Digitized by the Internet Archive
in 2009 with funding from
Ontario Council of University Libraries

http://www.archive.org/details/kurzegeschichted00voge

V8788k

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt XI. 1915.

Kurze Geschichte der Deutschen Hanse.

Von
Walther Vogel.



339300
2. 7. 37.

Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1915.



Alle Rechte vorbehalten.

95/17



Altenburg
Piererische Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

Printed in Germany

Inhalt.

Seite

I. **Geographische und wirtschaftliche Grundlagen** 1

Wechsel in der Auffassung vom Wesen der Deutschen Hanse. — Atlantisches und mittelmeerisches Europa. — Östliche und westliche Hälfte der atlantischen Seite. — Ihre Unterschiede haben die Entstehung eines ostwestlichen Verkehrs zur Folge. — Das Ostseegebiet als Koloniallland Westeuropas im Mittelalter.

II. **Die Entstehung der Deutschen Hanse** 13

Geringe Berührung des Deutschen Reiches mit der See bis zur Stauferzeit. — Der Rhein Hauptader des Verkehrs. — Die Friesen. — Aufkommen der Städte. — Kölns Handel nach England. — Entstehung kaufmännischer Genossenschaften. — Bedeutung des Namens „Hanse". — Hanse der Kölner in London. — Kreuzzüge. — Ostdeutsche Kolonisation. — Gründung Lübecks. — Wisby. — Gotländische Genossenschaft. — Verkehr nach Nowgorod — nach dem Dünagebiet — nach Schweden. — Deutsche Städtegründungen an der Ostseeküste. — Ordensland Preußen. — Zunehmende Bedeutung des Ostseehandels. — Lübeck als Haupt der Osterlinge. — Schonenverkehr. — Beginn direkter Ostwestschiffahrt durch den Sund. — Zwei Grundprobleme hansischer Geschichte. — Friesische Eindringlinge. — Lübeck und Dänemark, Waldemar der Sieger. — Flandern und Brügge. — Privilegienerwerbung von 1252/53. — Osterlinge in England. — Hanse der Deutschen in London. — Norwegen. — Norwegischer Seekrieg 1284—1294. — Lübeck und Wisby. — Aufhebung der Gotländischen Genossenschaft. — Städtebündnisse. — Erich Menved unterwirft Lübeck 1307. — Zurücktreten des städtischen Bundeslebens. — Englische und norwegische Privilegien. — Gründung deutscher Kaufmannsgenossenschaften in Bergen und Brügge. — „Kaufleute von der Deutschen Hanse" als Gesamtbezeichnung. — Städte von der Deutschen Hanse. — Die Hanse als Rechtsgemeinschaft und Zweckverband. — Handelskrieg gegen Flandern 1358—1360. — Kriege gegen Waldemar Atterdag. — Kölner Konföderation 1367. — Stralsunder Friede 1370.

III. **Handel und Schiffahrt der Deutschen Hanse in ihrer Blütezeit** 46

Gründe der hansischen Handelsherrschaft in Nord- und Westeuropa. — Die Privilegien der Hanse und ihr Inhalt. — Die beiden Hauptbestandteile des hansischen Handels: Versorgungshandel Norddeutschlands und Zwischenhandel. — Zweige des Zwischenhandels:

Seite

Stapelhandel, Fischhandel, Sundschiffahrt. — Ein- und Ausfuhr des deutschen Binnenlandes. — Ausfuhrwaren Westeuropas. — Baienfahrt. — Umfang des hansischen Verkehrs. — Kontore. — Kommissionshandel. — Geographische Sonderung des Handels. — Kaufmannskompagnien und Schiffergesellschaften. — Hansisches Handelssystem. — Monopolismus und Begünstigung des Mittelstandes. — Gästerecht und Stapelrecht. — Sonderinteressen der Städte, drittes Grundproblem. — Zahl und Einteilung der Hansestädte. — Verfassung der Hanse. — Hansetage. — Bekämpfung demokratischer Strömungen. — Tohopesaten. — Die Hanse und das Reich.

IV. **Die Hanse im Kampf gegen neue Handelsmächte** 66

Überlegenheit der hansischen Diplomatie. — Verhältnis zu den nordischen Reichen unter Margarethe. — Vitalienbrüder. — Kalmarische Union 1397. — Aufkommen merkantilistischer Neigungen im Fürstentum. — Spanische Fehde. — Erich von Pommern und sein Verhältnis zur Hanse. — Sundzoll. — Krieg gegen Erich 1426—1435. — Die Hanse und das Unionskönigtum. — Aufkommen der Holländer. — Ostsee-Kornschiffahrt. — Klipphäfen und Stapelrecht. — Verfall des Brügger Stapels. — Die Hanse und der Burgundische Staat. — Krieg gegen die Holländer 1438—1441. — Stapelzwangsbestrebungen. — Schoßstreit mit Köln. — Verhältnis zu England, Merchant Adventurers. — Englischer Seekrieg. — Utrechter Friede 1474. — Brügges Erben: Antwerpen und Amsterdam.

V. **Der Untergang der Hanse** 82

Stadtstaaten und Nationalstaaten. — Sieg der Nationalstaaten im 16. Jahrhundert. — Lübecks letzte Versuche, das Vordringen der Holländer zu hemmen. — Seekriege 1510/11 und 1523. — Christian II. und sein Sturz. — Jürgen Wullenweber. — Die Grafenfehde 1534/35. — Vernichtung der hansischen Seemacht. — Speirer Vertrag 1544. — Aufschwung der holländischen Seeschiffahrt. — Ende des Nowgorod-Verkehrs, Schwierigkeiten des Livland-Handels. — Schweden sperrt die Narwafahrt der Lübecker. — Lübecks letzter Seekrieg 1563—1570. — Neutralitätspolitik der Hansestädte. — Verlust der hansischen Privilegien in England. — Hamburg nimmt die Merchant Adventurers auf. — Vergeblicher Kampf der Hanse gegen England. — Christian IV. beseitigt die Privilegien in Dänemark und Norwegen. — Das Kontor in Antwerpen. — Teilnahme von Hansestädten am wirtschaftlichen Aufschwung des 16. Jahrhunderts. — Blütezeit der Spanienfahrt. — Zusammenbruch des hansischen Handelssystems. — Verlust des Zwischenhandels. — Möglichkeit, den deutschen Handel auf das Ausfuhrgewerbe zu begründen. — Mangel einer Reichshandelspolitik. — Flucht aus der Hanse. — Verfassungsreformen. — Wandlung im Zweck der Hanse. — Letzte Tagfahrten. — Der preußische Staat als Erbe der Hanse. — Hansischer und preußischer Einschlag im neuen Deutschen Reiche.

I.

Geographische und wirtschaftliche Grundlagen.

Die Deutsche Hanse — ein Bild von Macht und Glanz vergangener Tage steigt vor uns auf, wenn wir das stolze Wort hören. Wie um unser mittelalterliches Kaisertum, so hat auch um die Hanse die Geschichtschreibung späterer Geschlechter einen romantischen Schimmer gewoben. In den schlimmsten Zeiten deutscher Zersplitterung und Ohnmacht, als Deutschland „maritimen Hausarrest" hatte und ein Kleinstaat wie Dänemark unsere Küsten nach Belieben sperren konnte, schöpfte man aus der Betrachtung dieses Bildes schwache Hoffnung auf eine bessere Zukunft, und je trostloser die Gegenwart schien, um so glänzender malte man die ruhmreiche Vergangenheit. Wie die Sage eines versunkenen goldenen Zeitalters mutete es den Vaterlandsfreund Justus Möser an, wenn er seinen Zeitgenossen von den Taten des „Hanseatischen Bundes" erzählte.

Heute haben wir diese Krücken romantischer Phantasie nicht mehr nötig, wenn wir wissen wollen, was Handelsmacht und Seegeltung heißt. Für das neue Deutsche Reich haben seit seiner Gründung Seeschiffahrt und auswärtiger Handel von Jahr zu Jahr steigende Bedeutung gewonnen, und heute, da diese Worte geschrieben werden, liegt es mit denen, die sich anmaßen, Alleinherrscher auf See zu sein, im Entscheidungskampfe um die Freiheit der Meere . . .

Heute ziemt uns daher eine mehr nüchterne, sachliche Betrachtungsweise. Wir sind dazu auch besser gerüstet, da die Forschung der letzten Jahrzehnte uns in die Möglichkeit versetzt hat, Wesen und Bedeutung der Deutschen Hanse viel schärfer als früher zu erfassen. Das Verständnis dafür wird dadurch erschwert, daß wir es mit einer sehr eigenartigen, ja in mancher Beziehung einzigartigen Erscheinung zu tun haben. Bei der Ge=

schichte eines Staates oder Volkes ist der Gegenstand geographisch ohne weiteres bestimmt und fest umgrenzt. Für die Hanse gilt das nicht. Auch verbindet die landläufige Vorstellung mit der Hanse noch viel zu sehr den Begriff der Seemacht. Sie denkt sich die hansischen Flotten als Beherrscher der See, wie es später die Holländer und Engländer waren. Aber diese Anschauung, wenn sie auch einen Kern von Wahrheit enthält, führt doch vom wirklichen Verständnis weit ab. Politische Macht, Seegewalt und Kriegsschiffe sind nicht die wichtigsten Kräfte gewesen, denen die Hanse ihre Erfolge und ihre Bedeutung verdankt.

Was die Hanse ihrem eigentlichen Wesen nach war, das kann nur eine Betrachtung ihrer Geschichte lehren. Bezeichnen wir sie vorläufig als eine Vereinigung der norddeutschen Städte, einen Zweckverband, bestimmt, den Außenhandel Niederdeutschlands zu vertreten und zu leiten. Die Hanse war also in erster Linie eine Handelsmacht; wirtschaftliche Kräfte und diplomatische Maßnahmen bildeten die Mittel, mit denen sie vornehmlich arbeitete. Aber ihr Wirkungsbereich beschränkte sich nicht auf den unmittelbaren Handelsverkehr zwischen Deutschland und den einzelnen Nachbarländern. Jahrhunderte hindurch ist sie eine unentbehrliche Triebkraft, ja die führende Macht gewesen im Wirtschafts- und Verkehrsleben des ganzen nördlichen Europa von der Küste des Atlantischen Ozeans bis zu den Ebenen Nordrußlands. Wenn heute das wirtschaftliche Schwergewicht des Erdteils in diesen Gebieten liegt, wenn die Welthäfen an Nordsee und Kanal das Herz des Weltverkehrs bilden, so hat die Deutsche Hanse nicht am wenigsten dazu beigetragen, diesen Zustand herbeizuführen.

Um zu verstehen, wie die Hanse eine so bedeutende Aufgabe hat erfassen und erfüllen können, müssen wir uns zunächst die Grundzüge der geographischen und wirtschaftlichen Gestaltung Europas vor Augen führen.

Der westliche Zipfel des eurasischen Kontinentalblocks, den wir als einen besonderen Erdteil Europa zu fassen gewohnt sind, ist durch tiefeindringende Meeresarme ungewöhnlich reich gegliedert. Kaum irgendwo auf der Erde bildet das Meer in solchem Grade die natürliche Verkehrsstraße zwischen nahe benachbarten Teilen desselben Festlandes. Daher sahen sich die Bewohner Europas seit den ältesten Zeiten auf Seeverkehr und Handel ganz besonders

hingewiesen. Nicht zuletzt den befruchtenden Wirkungen dieses regen Austauschs an Menschen und Gütern verdankt unser Erdteil seine hohe geistige Entwicklung. Europa ist recht eigentlich der maritime Kontinent; wir können bis in vorgeschichtliche Zeiten zurückgehen und werden doch immer finden, daß die See hier mehr ein verbindendes als trennendes Element war, während Hoch- und Waldgebirge noch Jahrhunderte später, ja bis in die Gegenwart schwer überwindbare Verkehrshindernisse, rechte Völkerscheiden bildeten. Man muß sich das vor Augen halten, um, bei einem Blick auf die Karte, die für Europas geschichtliches Leben entscheidende geographische Hauptteilung zu finden. Der Erdteil erstreckt sich, breit aus dem Rumpfe Asiens herauswachsend und sich nach und nach verschmälernd, von Nordost nach Südwest. Die Oberfläche dieser gewaltigen Landzunge ist der Form eines Daches zu vergleichen. Die Alpen und die östlich und westlich anschließenden Gebirgsgruppen (Karpathen, Französisches Mittelgebirge, Pyrenäen usw.) bilden gewissermaßen den First des Erdteils und scheiden ihn in eine nördliche und südliche Abdachung. Von dem mächtigen Eckpfeiler der Iberischen Halbinsel aus fließt der Verkehr, den Seewegen folgend, an den reichgegliederten Rändern, dem südlichen oder m i t t e l m e e r i s c h e n und dem nördlichen oder a t l a n t i s c h e n, hin. Die mittelmeerische Abdachung ist durch ihre südliche Lage, ihr mildes Klima bevorzugt. Sie bildet mit den benachbarten Küsten Afrikas und Westasiens ein Ganzes, das uns als der Schauplatz antiker Kultur und Geschichte vertraut ist. Das Römische Weltreich war die sichtbare Verkörperung, der politische Ausdruck dieser Einheit. In den Jahrhunderten des Altertums lag auf dieser Seite der Mittelpunkt des europäischen Lebens. Die trennenden Gebirge liegen aber dem Südrande Europas im allgemeinen näher als dem Nordrande. Daher hat das mittelmeerische Europa nur wenige, meist kurze und schwer schiffbare Flüsse. Zwischen steinigen, öden Gebirgszügen findet sich nicht viel Raum für fruchtbare Ebenen (die dann freilich um so üppigeres Wachstum entfalten), wenn wir von dem schon halbasiatischen Osten (nördlich des Schwarzen Meeres) absehen.

Die a t l a n t i s c h e Abdachung Europas ist durch das Klima weniger begünstigt, am wenigsten der rauhe, den Einwirkungen

des Golfstroms entrückte baltische Nordosten. Aber sie ist weit flacher und geräumiger. Ihre ausgedehnten Fruchtebenen boten, nachdem erst einmal menschliche Arbeit begonnen hatte, die Nachteile des Klimas auszugleichen, einer viel größeren Menschenmenge Platz. Zahlreiche breite, gut oder doch leidlich schiffbare Ströme mit mäßigem Gefälle gestatteten dem Verkehr, von der Küste tief ins Binnenland einzudringen.

Während des Altertums lag hier die Außenzone der europäischen Bildung. Die Bewohner dieser Gebiete führten ein Stillleben, das gewiß nicht eigener urwüchsiger Daseinsformen entbehrte, aber von dem Wellenschlage, der von den Mittelpunkten menschlicher Gesittung ausging, nur schwach berührt wurde. Noch war hier die rauhe Natur übermächtig; sie zersprengte und vereinzelte die Völkerstämme. Eingeengt auf schmale Kulturoasen zwischen Wäldern und Sümpfen, Meer und Strömen, verbrauchte der Mensch noch seine ganze Kraft im Kampfe ums bloße Dasein. Um den Beginn der christlichen Zeitrechnung trat die antike Welt zum erstenmal in engere Berührung mit diesen nordischen Gebieten. Während der Völkerwanderung ergoß sich die verjüngende Volkskraft der Germanen aus dem atlantischen Europa siegreich über die Mittelmeerländer. Heute leben von den rund 300 Millionen Bewohnern Europas (ohne Rußland) nur etwa ein Drittel auf der mittelmeerischen, zwei Drittel auf der atlantischen Seite. Auf der atlantischen Abdachung liegen die führenden Staaten, die meisten Großstädte, die wichtigsten Bildungsstätten und Verkehrsmittelpunkte. Die allmähliche Umwandlung zu diesem Zustand bildet den geschichtlichen Inhalt des Zeitalters, das wir als Mittelalter zwischen Altertum und Neuzeit zu unterscheiden pflegen.

Das atlantische Europa entbehrt der Einheitlichkeit, die der mittelmeerischen Abdachung durch die Gleichförmigkeit des Klimas und der Oberflächengestaltung, die abgeschlossene Natur des Mittelmeers und den darin begründeten, auf Einigung abzielenden Gang ihres geschichtlichen Lebens zu eigen ist. Die Mittelmeerländer werden schon durch die Nähe der afrikanisch-asiatischen Gegenküsten zu einem geschlossenen Ganzen vereinigt, die einzelnen Teile des atlantischen Europa öffnen sich dagegen gewissermaßen wie die Glieder eines Fächers nach dem freien Weltmeer. Drei scharf getrennte Abschnitte sind am atlantischen Rande auf den

ersten Blick zu unterscheiden: 1. Die Länder um den Biskayischen Meerbusen: Portugal, Nordspanien, Westfrankreich, Südengland, Wales und Irland; 2. die Nordseeländer: Ostengland und Schottland, die niederländisch-deutsche Küste, Dänemark und Südnorwegen bis Kap Stadt; 3. endlich die Ostseeländer. Dazu kommen noch als Außengebiete die ganz nach dem Ozean hinausschauenden Westküsten Irlands, Schottlands und Norwegens. Jene drei Abschnitte bildeten noch bis tief in die geschichtliche Zeit hinein fast völlig gesonderte Verkehrskreise. Überhaupt bewegte sich der Verkehr lange Zeit — und das ist eigentlich nur ein anderer Ausdruck für dieselbe Beobachtung — vorwiegend in der Richtung, die den Verlauf des atlantischen Festlandrandes senkrecht schneidet: also z. B. in der Ostsee von Schweden nach Finland und zur baltischen Südküste; in der Nordsee vom Rhein nach der Themse oder von Jütland und der Elbmündung nach Südnorwegen; am Biskayischen Meer von Irland nach der Bretagne. Daß auf diese Weise der Verkehr kein Band zwischen dem Nordosten und Südwesten, zwischen den Anwohnern der Newa und des Tajo knüpfen konnte, ist klar. Und doch hat die Natur gerade in der so außerordentlich verschiedenen Ausstattung der Osthälfte und Westhälfte Atlantisch-Europas den Anreiz zu einem völkerverbindenden Güteraustausch geschaffen. Der Hauptgrund dieser Zweiteilung ist ein klimatischer. Während die Südspitzen der Mittelmeerländer Spanien, Italien, Griechenland sämtlich ungefähr auf gleicher Breite liegen, verläuft der atlantische Rand von Nordost nach Südwest. Daher ist die Westhälfte der atlantischen Abdachung im ganzen südlicher gelegen, und ihr ohnehin wärmeres Klima wird durch die Einwirkung des Golfstroms noch mehr gemildert und ausgeglichen. Eine scharfe Grenze gegen die Osthälfte läßt sich natürlich nicht ziehen; man wird sie aber am besten in die Nordsee und weiterhin etwa längs der Elbe legen, die noch gegenwärtig eine so bedeutsame Scheidelinie in Deutschland bildet. Und zu diesem natürlich-klimatischen Grund tritt ein geschichtlicher. Die Westhälfte des atlantischen Europas war viel früher der Einwirkung Roms, der mittelmeerisch-antiken Gesittung und Bildung ausgesetzt, oder richtiger, auf sie allein fand überhaupt ein solcher Einfluß unmittelbar statt. Die Spuren der römischen Herrschaft sind noch heute in Frankreich, Südengland, den Nieder-

landen und Westdeutschland unverkennbar. Insbesondere erwuchsen hier unter römischem Einfluß die Anfänge eines Gewerbes, das über den örtlichen Bedarf hinaus, also für den Handel Ware erzeugte. Die für die Geschichte der Hanse so außerordentlich wichtige niederländische Tuchindustrie ist bis in römische Zeit zurückzuverfolgen, ebenso die Metallindustrie an der Maas und am Niederrhein. Die gesegneten Länder des Westens erzeugten anfänglich so gut wie alles, dessen sie zum Leben bedurften, selbst. Aber gewisse Unterschiede des Klimas und Bodens riefen schon innerhalb des Westens einen Austausch hervor. So eignet sich das feuchtkühle Hügelland Südostenglands besonders für die Vieh-, namentlich Schafzucht. Englische Schafwolle war aber gerade das, was das niederländische Tuchgewerbe brauchen konnte, da die einheimische Wollerzeugung nicht ausreichte. Die Ausbeute der Zinn- und Kupfergruben Cornwalls ist schon im hohen Altertum nach dem Festlande, ja durch Frankreich nach den Mittelmeerländern gelangt. Ähnlich wie England lieferte Nordspanien und Kastilien im Mittelalter Wolle und Metall (Eisen) für die Ausfuhr, Frankreich vor allem Wein, gelegentlich auch wohl schon Seesalz von der Westküste.

So beschränkte sich das, was der selbstgenügsame Westen von der Osthälfte Atlantisch-Europas beziehen konnte, anfänglich auf einige dem Osten eigentümliche Erzeugnisse, die man bei verfeinerter Lebensweise nicht entbehren mochte. Bei weitem das wichtigste war das Pelzwerk, der Jagdertrag aus den unermeßlichen Nadelholzwäldern Nordrußlands, Finlands und Skandinaviens. Schon Tacitus gedenkt dieser Pelzwerkeinfuhr nach dem Westen. Der Ostsee-Bernstein wurde im Westen zu Schmucksachen, noch mehr von den Paternostermachern zu Rosenkränzen verarbeitet. Überhaupt rief dann der katholische Kultus einen vermehrten Bedarf an Erzeugnissen des Nordostens hervor. In den Mischwäldern Litauens, Weißrußlands und des Urals, wo die Linde häufig ist, wird die Bienenzucht von alters her betrieben. Von dort gingen allmählich immer größere Mengen Wachs westwärts, und auch das andere Erzeugnis der Bienenzucht, Honig, gelangte als Ersatz für den noch seltenen Zucker zur Ausfuhr. Diese Gegenstände, zu denen man, wenn man will, noch Sklaven gesellen kann, bildeten die älteste Grundlage des Verkehrs von Ost

nach West. Im Laufe der Jahrhunderte aber hat sich dieser Austausch immer mehr erweitert. Die dänischen Küstengewässer und die Westküste Norwegens lieferten Hering und Stockfisch als billige Fastenspeise für das katholische Europa. Viele Gewerbe des Westens begannen, als die Rohstoffe in ihrer Nähe nicht mehr ausreichten, solche aus dem Osten zu beziehen; denn dieser, obwohl klimatisch weniger begünstigt, brachte deren doch in seinen weiten einförmigen Ebenen in unerschöpflicher Menge hervor. Rußland, Finland, Schweden, vor allem aber Preußen und Polen waren imstande, Holz für Schiffbau und mancherlei gewerbliche Zwecke in beliebigem Umfange abzugeben, ebenso andere Erzeugnisse der Waldwirtschaft, wie Pech, Teer und Asche (für die Färberei). Flachs und Hanf aus Westrußland, Litauen, Livland wurden von den Seilern und Segelmachern im Westen verarbeitet; das niederländisch-rheinische Metallgewerbe konnte bei zunehmendem Rohstoffbedarf nicht nur auf Zufuhren von Eisen und Kupfer vom Harz, sondern auch aus Schweden, später sogar aus den Karpathen, anderseits aus Spanien zurückgreifen. Als schließlich die fortschreitende Ausbildung der Gewerbe in einzelnen Strichen des Westens zu einer solchen Verdichtung der Bevölkerung führte, daß die Ernährung aus benachbarten Bezugsquellen allein unmöglich wurde (namentlich bei der unzureichenden Leistungsfähigkeit des Landverkehrs), da wurden auch die Getreidezufuhren aus dem Ostseegebiet, vor allem Preußen und Polen, dem Westen unentbehrlich. Das Aufkommen der Getreideschiffahrt bildet gewissermaßen das Schlußglied in der Entwicklung des Seehandels längs der Küste des atlantischen Europa.

Eine vollständige Aufzählung der Waren, deren Austausch dieser Handel vermittelte, ist hier nicht beabsichtigt. Wir werden später Gelegenheit finden, die einzelnen Handelszweige näher zu beschreiben und manches nachzutragen. Hier kam es nur darauf an, einen allgemeinen Begriff von der Art und Bedeutung des Austausches zwischen Osten und Westen zu geben. Soviel wird jedenfalls aus dieser kurzen Kennzeichnung hervorgehen: der Seehandel längs der atlantischen Küste stellte in der Hauptsache einen in sich abgeschlossenen Kreislauf dar. Es fehlte allerdings nicht völlig an Handelsbeziehungen zur Mittelmeerwelt und durch deren Vermittlung zu noch entlegeneren Gebieten (Levante, Indien).

Auf den Landwegen über Frankreich und Westdeutschland gelangten mancherlei Güter des Mittelmeerhandels (Südfrüchte, Gewürze, Drogen, Seiden- und Baumwollstoffe) nach Norden und bildeten eine willkommene Ergänzung zu den Tauschwaren, die der atlantische Westen zur Bezahlung der Rohstoff- und Nahrungsmittelzufuhr des Ostens abzugeben hatte. Im wesentlichen aber läßt sich der Zustand des Seehandels auf der atlantischen Seite Europas, wie er sich während des Mittelalters entwickelt hat, dahin zusammenfassen: die Westhälfte, durch Vorzüge des Klimas, ältere geschichtliche Entwicklung und dichtere Bevölkerung begünstigt, brachte mannigfaltige Gewerbeerzeugnisse, vor allem solche der Tuchweberei, sowie Genußmittel, teils eigener Produktion (Wein, Salz, Südfrüchte aus Frankreich und Spanien), teils auch fremder (mittelmeerischer, levantischer, indischer) Herkunft zur Ausfuhr. Die Osthälfte lieferte im Austausch gewerbliche Rohstoffe, Holz, Nahrungsmittel, fast alles nicht oder wenig bearbeitete Massenwaren. Beide Gebiete standen also ähnlich zueinander, wie heute die industriellen Stammländer Mittel- nnd Westeuropas nnd ihre überseeischen Kolonien (dies Wort im weitesten Sinne genommen) in Amerika, Afrika usw. Die baltischen, nordosteuropäischen Länder waren die Kolonien Westeuropas im Mittelalter.

Wir wenden uns nun der Frage zu, wie es gekommen ist, daß den Deutschen die führende Rolle bei der Vermittlung dieses mittelalterlichen Kolonialhandels zufiel.

— — —

II.

Die Entstehung der deutschen Hanse.

Der deutsche Staat, der sich während des 9. Jahrhunderts aus der östlichen Hälfte des Karolingerreiches zu bilden begann, war überwiegend ein Binnenstaat. Nur an der Nordseeküste grenzte er an das Meer, und diese Seegrenze war verhältnismäßig kurz. Die deutschen Könige und Kaiser haben mit der See nie viel zu tun gehabt. Je mehr sich der Schwerpunkt der Reichsgewalt nach Süddeutschland verschob — unter den Saliern, endgültig unter den Staufern —, desto mehr suchten sie ihre Aufgaben im Süden, jenseits der Alpen, wo sie mit dem Papsttum um den Anspruch rangen, das Haupt einer europäischen Universalmonarchie zu sein. Seitdem die germanischen Stämme das Gebiet zwischen Elbe und Weichsel während der Völkerwanderung aufgegeben und es den langsam nachrückenden Slawen überlassen hatten, erreichte das deutsche Volkstum an keiner Stelle mehr die Ostsee. Jahrhundertelang bildeten die Elbe und der Bayrische Wald seine Ostgrenze. Die Herzader dieses älteren deutschen Reiches war der Rhein; den Rhein hinauf und hinab ging der größte Teil des Verkehrs, der Deutschland mit den Nachbarländern in Verbindung setzte. Auch was wir von deutschem Seehandel in dieser Zeit kennen, ist eigentlich nur eine Fortsetzung des Rheinhandels.

Lange Zeit waren es namentlich die Friesen im Mündungsgebiet des Rheins, die diesen Seeverkehr — nach England hinüber, weniger nach Dänemark (Schleswig) und Südnorwegen — vermittelten. Die friesischen Wanderkaufleute saßen zum Teil schon in stadtartigen Ansiedlungen, deren wichtigste Wijk bij Duurstede an der Gabelung des Lek und Krummen Rheins war, vielfach aber auch auf dem platten Lande. Während der Normannennot des 9. Jahrhunderts scheinen sie sich in größerer Zahl in den alten Römerstädten rheinaufwärts ansässig gemacht zu haben. Aber erst

im 11. Jahrhundert beginnen sich die Städte als besondere Verwaltungseinheiten aus der Masse der Landgemeinden herauszuheben. Handel und Gewerbe sind von Anfang an das Lebenselement der Städte. Der Bevölkerungsüberschuß des platten Landes ist der unerschöpfliche Kraftbehälter, aus dem sich die Bürgerschaft immer wieder ergänzte. So sehen wir unter den Saliern und Staufern die Städte am Niederrhein, an der Maas, der Schelde und in Westfalen das Erbe der Friesen antreten. Kaufleute aus Tiel, Utrecht, Deventer, Antwerpen, Lüttich, ja sogar Bremen, werden frühzeitig im Verkehr mit England genannt. Sie alle aber überflügelte bei weitem Köln. Im 12. Jahrhundert erhob sich diese Stadt zum größten Seehandelsplatz und Ausfuhrhafen Deutschlands, und brachte namentlich den so wichtigen Rheinweinhandel nach England in die Hände ihrer Bürger. 1157 finden wir die Kölner im Besitz eines eigenen Kaufhofes, der Gildehalle, in London. Dies beweist, daß sie in der Hauptstadt des Inselkönigreichs als Körperschaft auftraten. Was das bedeutet, müssen wir versuchen, uns vollständig klar zu machen. Denn hier liegt die Wurzel der Deutschen Hanse.

Der Kaufmann, der in alter Zeit den Bereich seiner Heimat verließ, ging Gefahren entgegen, von denen wir uns heute schwer einen Begriff machen. Den Bewohnern der Fremde gegenüber war er an und für sich rechtlos, wenn es ihm nicht gelang, sich irgendwelchen Rechtsschutz zu sichern. Ihm solchen zu geben, war in erster Linie der Herrscher des fremden Landes befugt, und ebenso natürlich lag es dem Kaufmann nahe, sich der Vermittelung des eigenen Fürsten oder Herren zu bedienen, um jene Sicherung zu erlangen. Wir haben viele Beispiele für solche Fürsprache; daß das Erwünschte in der Mehrzahl der Fälle ohne Schwierigkeit bewilligt wurde, liegt in der Natur der Sache, denn ein blühender Handel ihrer Untertanen mit den Fremden mußte jeder Obrigkeit willkommen sein, zumal sie durch Zölle und dergleichen auch unmittelbaren Vorteil daraus zog. In der Regel geschah die Gewährung des Rechtsschutzes in Form einer schriftlichen Urkunde, des Privilegs. Das Privileg sicherte also den Inhabern vor allem das Recht freien und ungefährdeten Handels sowie gehöriger Rechtsprechung bei Streitigkeiten oder Schädigungen zu. Es konnte in den verschiedensten Richtungen er=

weitert werden, indem die Abgabenzahlung geregelt, Zölle ganz oder teilweise erlassen, Gebäude zur Lagerung der Waren eingeräumt wurden und dergleichen mehr. Bei der Unsicherheit der Land- und Seewege sah es der Kaufmann fast immer gern, wenn er in Gemeinschaft mit anderen Genossen auf die Reise gehen konnte, und zwar bewaffnet. Noch war es ja allgemein Sitte, daß er in eigener Person seine Ware begleitete, selbst „über See und Sand" zog. Erst spätere Zeiten haben die Vertretung im Handel und die bloße Versendung der Ware zur Regel gemacht. Auch andere Gründe empfahlen die gemeinschaftliche Reise. Es galt nicht nur die Gefahr räuberischer Überfälle abzuwehren. Bei Schiffbrüchen oder Wagenschäden auf der Landstraße war die Hilfe von Genossen wertvoll. Schließlich trieb schon das einfachste Geselligkeitsbedürfnis den einzelnen dazu, sich in der Fremde an Landsleute und Vertraute aus der Heimat anzuschließen. Wir brauchen nur daran zu denken, welche Rolle noch heute der „Verein" für den Deutschen im Auslande spielt. Eine Genossenschaft war ferner in der Lage, manche Bedürfnisse auf der Reise zu befriedigen, die der einzelne sich versagen mußte. Beispielsweise konnte sie einen Priester mitnehmen, um unterwegs in fremdem (oft heidnischem) Lande Gottesdienst nach heimischer Weise zu begehen, oder um Kranke und Sterbende zu trösten.

Die bewaffnete, reisende Kaufmannsschar war also im 12. und 13. Jahrhundert ein alltäglicher Anblick. Sie konnte sich frei bilden und wieder auflösen, wie es der Zufall mit sich brachte; sie konnte sich aber auch zu einer dauernden Organisation zusammenschließen, die zunächst die reisenden Kaufleute einer bestimmten Stadt umfaßte. Eine organisierte Genossenschaft mit gewählten Vorstehern (Älterleuten) war am besten imstande, sich Anerkennung und Rechtsschutz durch Privilegien zu verschaffen, überhaupt die Angelegenheiten des Handels den Fremden gegenüber zu vertreten. Seit Beginn des 12. Jahrhunderts finden wir solche Körperschaften der im auswärtigen Handel tätigen Kaufleute mit dem altgermanischen Namen „Hansa" bezeichnet. Die Grundbedeutung des Wortes, das schon im Gotischen begegnet (gotisch hansa, angelsächsisch hôse, althochdeutsch hansa) ist Gemeinschaft, Personengemeinschaft, Volksmenge, Schar, namentlich bewaffnete Schar (cohors). Im 12. Jahrhundert erscheint die

Bedeutung verengert auf den Begriff „Schar in der Fremde", „Schar von Fremdlingen, namentlich von fremden Kaufleuten". Das Recht, eine Körperschaft dieser Art zu bilden, als Körperschaft außerhalb der Heimatstadt aufzutreten, „Hanse zu halten", wurde in Nordwestdeutschland, im Herzogtum Sachsen, ebenso auch in den Königreichen England und Schottland, vom Landesherrn erteilt. In England hat sich der Begriff besonders scharf und gleichmäßig ausgeprägt: hier ist die Kaufmannschaft jeder Stadt in der Gilde vereinigt, mit dem Gildehause, das zugleich häufig Rathaus der Stadt ist, als Vereinsstätte. Die Hanse ist ein Zubehör der Gilde; sie umschließt alle diejenigen Kaufleute, die dem Handel außerhalb der Stadt, im ganzen Königreich obliegen; ihr Wirkungsbereich ist in der Fremde, und besonders sinnfällig mußte sie als Genossenschaft an demjenigen Marktorte in Erscheinung treten, der das gewöhnliche Ziel ihrer Handelsreisen bildete. Es lag in der Natur der Dinge, daß eine solche Körperschaft, eine solche Hanse, danach strebte, möglichst alle Kaufleute ihrer Heimat zu umfassen, die nach auswärts, wenigstens alle, die nach einer bestimmten Gegend Handel trieben[1]. Nur wenn sie als geschlossener, alleinberechtigter Kreis auftrat, konnte eine Hanse ihren vollen Nutzen für die Mitglieder entfalten, den Wettbewerb regeln, im fremden Lande Bedingungen stellen usw. Äußerlich wurde die Zugehörigkeit zu dem geschlossenen Kreis dadurch bekundet, daß man eine Gebühr, einen Vereinsbeitrag zahlte, der zum Besten der Gesamtheit Verwendung fand und häufig ebenfalls, im übertragenen Sinne, als „Hansa" bezeichnet wird.

Diese Ordnung wurde nun auch auf die fremden Kaufleute angewandt, die nach England kamen. Die Kölner erhielten das Recht zum Handel im Königreich und das Recht zur Bildung einer Körperschaft, die folgerichtig „Hanse" genannt wurde, da sie ja nicht in London einheimisch, sondern nur vorübergehend anwesend waren. Der Besitz eines eigenen Versammlungshauses ließ die Hanse der Kölner jedoch einer englischen Kaufgilde sehr ähnlich erscheinen, und die Verwechslung lag um so näher, als sie

[1] Daher finden sich häufig mehrere Hansen als Abzweigungen der Kaufgilde, nämlich eine für jede Hauptrichtung ihres Handels, z. B. nach England, nach der Normandie usw. (so in York).

in London auch gewisse bürgerliche Pflichten, namentlich die Bewachung eines Stadttores, übernahmen. So kam es, daß man ihren Hof als Gildehalle zu bezeichnen pflegte, nicht, wie es richtiger gewesen wäre, als Hansehaus. Die Gildehalle der Kölner in London war das sichtbare Unterpfand ihrer Handelsrechte in ganz England. Jeder Kölner, der in England Handel treiben wollte, mußte sich als Mitglied in der Londoner Gildehalle einschreiben lassen. Es ist wahrscheinlich, daß auch schon die Bürger anderer deutscher Städte, namentlich Westfalen, aufgenommen wurden. Achtzehn Jahre nach jener ersten uns überlieferten Privilegierung der Kölner wurde ihnen ausdrücklich das Recht unbehinderten Handels im ganzen Königreich England zugesprochen (1175), und wieder zwanzig Jahre später (1194) erließ ihnen Richard Löwenherz sogar jede Abgabe von der Gildehalle und gewährte ihnen freie Fahrt zu allen englischen Märkten.

Daß Köln sich so frühzeitig eine führende Stellung im englischen Handel sicherte, ist von Bedeutung geblieben bis zum Ausgang des Mittelalters. Man darf vermuten, daß die Kölner außer dem Wein Tuche, namentlich solche eigener Erzeugung, nach England brachten und dafür englische Wolle ausführten. Ihre nautische Tüchtigkeit bewiesen die Bürger der westdeutschen und niederländischen Städte durch die Teilnahme an den Seekreuzzügen (etwa 1100—1218). Viele deutsche Schiffe segelten auf diesen Fahrten nach Portugal und ins Mittelmeer.

Zugleich aber bietet sich im Osten ein erstaunliches Schauspiel. Die Deutschen bauten und füllten nicht nur ihre Städte auf alteinheimischem Boden, sie entsandten nicht nur viele Tausende auf die Kreuzzüge, sie kämpften nicht nur um die Vorherrschaft in Italien. Neben alledem fanden sie die Kraft zur gewaltigsten Leistung, die sie bis zum 19. Jahrhundert vollbracht haben: der Besiedlung des Ostens. Wir sehen, wessen eine stark anwachsende, auf unzulänglichem Raum zusammengedrängte Bevölkerung fähig ist. Innerhalb eines Jahrhunderts, etwa von 1150—1250, wurden fast die ganze Südküste der Ostsee und weite Gebiete des Binnenlandes von deutschen Siedlern besetzt. Es war in der Hauptsache eine friedliche Eroberung, nur an einigen Stellen, in Holstein, Mecklenburg und Preußen hat das Schwert die Entscheidung bringen müssen. Alle Stände des Volkes haben an

dieser Erweiterung des deutschen Bodens auf das Doppelte gleichen Anteil gehabt: Fürstentum und Adel, Bauernschaft und Bürgertum. Die Kirche ging anfeuernd voran, nicht nur bei der Bekehrung, sondern auch bei der Besiedlung und Urbarmachung. Die Klöster der Prämonstratenser und Cistercienser waren in vielen Gegenden die Vorposten des Deutschtums. Nur — die Spitze der Nation, das deutsche Königtum, suchen wir vergebens unter den Mitarbeitern am Kolonisationswerk. Das Haus der Staufer hat damals in Italien den Gipfel der Kaisermacht erreicht. Wohl dürfen wir annehmen, daß der Glanz der Kaiserkrone, das stolze Bewußtsein, dem führenden Volke der Christenheit anzugehören, den Kolonisatoren das Gefühl der Überlegenheit gestärkt hat. Aber es ist doch eine Tatsache von entscheidender Bedeutung, daß sich die deutsche Königsgewalt unmittelbar um das große Werk nicht bekümmert, daß sie die Führung dem Landesfürstentum überlassen hat. Die mächtigen Gestalten Heinrichs des Löwen und seiner Helfer, Albrechts des Bären, Adolfs von Schauenburg und anderer, stehen am Eingang dieses Hauptstücks deutscher Geschichte. 1143 erbaute Adolf von Schauenburg an günstiger Stelle, auf der Halbinsel zwischen Trave und Wakenitz, die Stadt Lübeck, den ersten reindeutschen Seehafen an der Ostsee. Westfalen bildeten den Grundstock ihrer Bevölkerung, westfälisches, Soester, Recht das Vorbild ihres Stadtrechts. Vierzehn Jahre später ging die Stadt in den Besitz Heinrichs des Löwen über. In ihm fand sie den wahren Begründer und Förderer ihrer Größe.

Man darf nicht glauben, daß den deutschen Kaufleuten bis dahin die Ostsee ganz fremd gewesen sei. Schon lange hatten westdeutsche und friesische Wanderhändler über Schleswig die baltischen Gestade aufgesucht, sich dann allerdings zur Weiterfahrt skandinavischer Schiffe bedienen müssen. Überhaupt hat an vielen Orten die Schiffahrt der Nordländer dem deutschen Handel die Bahn bereitet. Die Normannen, jene abenteuerlichen kühnen Wikinger- und Auswandererscharen aus den skandinavischen Ländern, die vom 8. bis 11. Jahrhundert ihre Kreise um ganz Europa gezogen, sind die ersten gewesen, die den atlantischen Rand des Erdteils in seiner vollen Ausdehnung, vom Nordkap und vom Finnischen Meerbusen bis Gibraltar besegelt haben. In

der Ostsee segelten bereits im 11. Jahrhundert skandinavische Schiffer und Wanderkaufleute nach allen Richtungen. Den Mittelpunkt dieses Verkehrsnetzes bildete die Insel Gotland. Zahllose Münzfunde vorgeschichtlicher, römischer, arabischer, deutscher, englischer Herkunft, die man dem Boden der Insel entnommen hat, beweisen, daß diese Stellung der Insel uralt ist. Von Gotland verzweigte sich der Verkehr einerseits nach der westlichen Ostsee, anderseits nach Schweden und Finnland, nach der Newa (Nowgorod) und der Düna. Skandinavische Wanderhändler — das Wort „Waräger" bedeutet seit dieser Zeit im Russischen einen reisenden Kaufmann — sind damals, den russischen Strömen folgend, mit der arabischen und byzantinischen Kulturwelt in Verbindung getreten. Das erste Ziel der deutschen Seefahrer von ihrem neuen Hafen Lübeck aus konnte kein anderes sein als die Insel Gotland.

Wer sich heute von Westen her dem felsigen Ufer Gotlands nähert, den überrascht ein Bild, das im skandinavischen Norden nicht seinesgleichen findet: eine mittelalterliche Stadt steigt vor ihm auf, mit hoher turmbewehrter Ringmauer, mit gewaltigen, heute allerdings nur noch als Ruinen dastehenden Kirchen. Das ist die Stadt Wisby, wie Lübeck eine deutsche Kolonialstadt. Ihre Gründung bezeichnet die zweite wichtige Stufe bei dem Vordringen des deutschen Bürgertums in der Ostsee. Es hat nicht den Anschein, als ob die Stätte Wisbys vor dem Auftreten der Deutschen als Seehafen eine besondere Rolle gespielt habe. Es handelt sich vielmehr, wir wiederholen es, um eine rein deutsche Gründung. Der Zusammenhang mit Lübecks Aufkommen läßt sich nicht verkennen. Das Anschwellen des deutschen Zustroms seit der Erbauung der Travestadt und das Bedürfnis eines Hafens für die deutsche Schiffahrt führte zur dauernden Festsetzung einer deutschen Kolonie. Gesondert von der gotländischen Landgemeinde und in einem gewissen Gegensatz zu ihr bildete sich die deutsche Stadtgemeinde, die gegen Ende des 12. Jahrhunderts — ein bestimmtes Jahr läßt sich nicht angeben — als politisches und rechtliches Eigenwesen fertig dasteht. Der Grundstock der Bürgerschaft setzte sich jedenfalls, wie in Lübeck, aus Westfalen zusammen[1].

Natürlich hatten nicht alle, die auf lübischen Schiffen das

[1] Der gotländische Teil der Bevölkerung wurde erst etwa ein Jahrhundert später in den Stadtverband aufgenommen.

„gotische Ufer“ ansegelten, die Absicht, sich hier eine neue Heimat zu gründen. Nach wie vor strömten auch zahlreiche Kaufleute zu nur vorübergehendem Aufenthalt herbei.

Und diese schlossen sich, ähnlich wie in England, zu einer Körperschaft zusammen. Aber wir bemerken sofort einen bedeutenden Unterschied. Es waren nicht mehr, wie bei der Hanse der Kölner in England, die Kaufleute nur einer Stadt, die sich hier zusammentaten, sondern die mehrerer Städte. Das ist der entscheidende Schritt, der zur Entstehung der deutschen Hanse geführt hat. Als „universitas communium mercatorum“, „Gesamtheit der gemeinen Kaufleute“, „universi mercatores Romani imperii Gotlandiam frequentantium“ – „gesamte Kaufleute des Römischen Reiches, die Gotland besuchen“, oder kürzer als „Kaufleute vom Gotischen Ufer,“ „gemeine Kaufleute“, „gemeiner Kaufmann“ bezeichnete sich diese Gotländische Genossenschaft. Die Idee des „gemeinen Kaufmanns“ trat ins Leben — wie es scheint, unabhängig von fremden Vorbildern und früher als irgendwo sonst in Europa —, die später den eigentlichen Inhalt, das Wesen der deutschen Hanse ausmacht. Mit Recht gilt daher die Gotländische Genossenschaft der deutschen Kaufleute vorzugsweise als Vorgängerin der deutschen Hanse. Über ihre Einrichtung sind wir nicht näher unterrichtet; es scheint, daß sie in Untergenossenschaften, „Bänke“, der wichtigeren Einzelstädte zerfiel. Unter ihren Mitgliedern herrschten zweifellos die Westfalen vor, die schon mehrmals genannten Bahnbrecher des deutschen Ostseehandels[1].

Nach drei Hauptrichtungen verzweigte sich der Deutschen Handel von Gotland aus, nach Nowgorod, nach der Düna und nach Schweden. Die Deutschen folgten den Spuren der (skandinavischen) Gotländer, wenn sie durch Newa, Ladogasee, Wolchow das alte Nowgorod (skand. Holmgard, deutsch Naugard) am Ilmensee aufsuchten, jenes eigentümliche aus einer Mischung finnischer, slawischer und warägisch-skandinavischer Volksbestandteile erwachsene Gemeinwesen, die einzige russische Stadt, die eine eigene politische Ge-

[1] Einen Vertrag, den die Genossenschaft im Sommer 1229 mit dem Fürsten von Smolensk schließt, unterzeichnen als ihre Vertreter je zwei Kaufleute aus Lübeck, Münster, Dortmund, Groningen, je einer aus Soest und Bremen; außerdem als Vertreter ihrer Stadtgemeinden drei Bürger „von den gotischen Ufern“, d. h. von Wisby, und drei von Riga.

schichte hat, und lange Zeit die Beherrscherin Nordostrußlands. Hier strömte der Ertrag der Pelztierjagd aus diesen weiten Gebieten zusammen, und Nowgorod war daher der größte Pelzmarkt Europas. Wann die ersten deutschen Kaufleute nach Nowgorod gekommen sind, wissen wir nicht; nachweisbar sind sie in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Nach dem Vorbilde der Gotländer erwarben sie einen Kaufhof, ein weites umzäuntes und mit hölzernen Gebäuden besetztes Grundstück, und eine eigene Kirche, beide dem Apostel St. Peter geweiht. Die älteste erhaltene Skra (Schragen, Kontorordnung) des Nowgoroder Kontors stammt aus dem Jahre 1268. Sie ist von der Gotländischen Genossenschaft gesetzt; die überschüssigen Gelder vom St. Petershofe sollten nach Wisby gebracht und in der Marienkirche der Deutschen aufbewahrt werden in einer Truhe, zu der vier Älterleute einen Schlüssel hatten: der der Deutschen auf Gotland (d. h. von Wisby), der von Lübeck, Soest und Dortmund. Hieraus erhellt nicht nur der enge Zusammenhang zwischen der Nowgoroder Niederlassung und den Deutschen auf Gotland, sondern auch die Bedeutung des westfälischen Elements zeigt sich aufs neue.

Auch der Weg nach der Düna war schon Jahrhunderte früher von den Skandinaviern erschlossen worden. Über Polozk und Smolensk führte hier eine wichtige Handelsstraße zum Dnjepr und ins Innere Rußlands. Aber nicht nur der Handel zog die Deutschen zur Düna, auch die Mission bereitete ihnen die Wege. Von Gotland kamen die ersten deutschen Missionare zur Bekehrung Livlands. Ihnen folgten zahlreiche Ansiedler aus Niedersachsen, Westfalen und Friesland. In Lübeck schifften sie sich nach der Düna ein, und nicht lange, so entstand an dem Strom eine deutsche Kolonie. 1201 fand das Werk seine Krönung mit der Gründung der Stadt Riga durch Bischof Albert von Buxhövden. Die Errichtung des Schwertritterordens im nächsten Jahre gab der Bekehrung Livlands eine feste Organisation. Es war für den Handel der Deutschen von Wichtigkeit, daß sie hier als Ansässige, nicht bloß als geduldete Gäste, mit dem Innern Rußlands unmittelbar in Verbindung treten konnten.

In Schweden, mit dem schon Heinrich der Löwe Verbindungen angeknüpft hatte, als er seine Bewohner zum Besuch des neubegründeten Lübeck einlud, fanden die Deutschen eine ihnen

nach Lebens- und Stammesart verwandte Bevölkerung vor. Aber auch hier ist der mächtige Einfluß des deutschen Bürgertums unverkennbar. Nicht nur hat das schwedische Städtewesen einige seiner wichtigsten Einrichtungen aus Deutschland übernommen, die Deutschen bildeten auch bis gegen Ende des 15. Jahrhunderts einen rechtlich den Schweden gleichgestellten und geschlossen gegenübertretenden Teil der Stadtgemeinden, besonders in Stockholm und Kalmar. Die Bürger dieser Städte, und wahrscheinlich nicht nur die Deutschen, sondern auch solche schwedischer Abkunft, konnten im Recht des deutschen Kaufmanns sein, haben teilgenommen an den Privilegien der deutschen Hanse im Ausland.

Während jene fernen Außenposten des Deutschtums besetzt wurden, hatte die Kolonisation an der Südküste der Ostsee ihren Fortgang genommen. Gegen Ende des 12. Jahrhunderts war im allgemeinen die Linie vom Schweriner See bis Brandenburg und bis zur mittleren Elbe, um 1240 fast überall die Oderlinie erreicht. Die deutschen Stadtgründungen und Dorfsiedlungen jenseits der Oder gehören meist erst der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts an. Natürlich wurden nicht alle diese Landschaften gleichmäßig von Deutschen besetzt; in vielen Strichen, z. B. im südöstlichen Mecklenburg, an der Spree, in Hinterpommern hat sich noch lange, zum Teil bis zum heutigen Tage, die slawische Bevölkerung gehalten. Aber mit Recht ist neuerdings darauf hingewiesen worden, daß die Kolonialstädte ihr Deutschtum ohne die ausgiebige Besiedlung des platten Landes mit Deutschen nicht hätten erhalten können, daß sie über kurz oder lang wieder der Slawisierung verfallen wären[1]. Von besonderer Wichtigkeit für die Weiterentwicklung des deutschen Seehandels war die Gründung der Küstenstädte. 1218 erhielt Rostock, etwa 1229 Wismar, 1230 Stralsund, etwa 1243 Stettin, 1250 Greifswald Lübecker Stadtrecht. Mit Lübeck, Lüneburg und Hamburg zusammen machten diese später als „wendische Städte" eine besondere Gruppe, den Kern der Hanse aus. Schon gegen Ausgang des 12. Jahrhunderts (1189) war von Wirad von Boitzenburg am Ausfluß der Alster in die Elbe die Neustadt Hamburg angelegt worden, neben der Stätte einer karolingischen, später von Normannen und Slawen

[1] Hans Witte, Besiedlung des Ostens und Hanse (Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins X. 1914).

verwüsteten Burg. Hamburg gewann vermöge seiner Lage für Lübecks Handel eine ganz besondere Bedeutung; es war im Mittelalter sozusagen der Nordseehafen Lübecks, wie man umgekehrt heute Lübeck in gewissem Sinne als den Ostseehafen Hamburgs bezeichnen kann. Nicht alle diese Neugründungen waren Lübeck gleich willkommen. Zwar konnten sie schon des gemeinsamen Stadtrechts wegen als Tochterstädte Lübecks gelten. Eifersüchtig aber wachte die Travestadt darüber, daß ihr der Vorrang gewahrt blieb, den sie nach Alter und Umfang ihres Verkehrs beanspruchte. Die erste Anlage von Stralsund wurde von einer lübischen Flotte zerstört, weil sie dem Lübecker Handel einen allzu bedrohlichen Wettbewerb bereiten zu können schien. Erst später bequemte man sich an der Trave, auch Stralsund in den Kreis der nahe befreundeten Städte aufzunehmen. Um 1250 nahm Lübeck eine achtunggebietende Stellung ein. Von Rußland bis Flandern reichten schon die Handelsbeziehungen und der politische Einfluß der Stadt. Wir müssen uns des Lübeck jener Tage vor allem noch als einen Auswandererhafen vorstellen. Hier schifften sich alle die unzähligen Scharen von Ansiedlern, Pilgern, missionierenden Rittern und Geistlichen ein, die dem entfernteren Osten zuströmten. Denn neben der einen Wanderungswelle, die sich langsam über Land gegen die Oder wälzte, drang eine zweite gleichzeitig rascher und weiter über See vor. Das Ordensland Preußen war ihr Ziel. 1230 hatte hier der Deutsche Orden unter dem Hochmeister Hermann von Salza das kriegerische Bekehrungswerk begonnen, und bald erhob sich an der Weichsel und an der Küste eine deutsche Burg und Stadt neben der anderen. Die ersten Weichselstädte, Thorn und Kulm, erhielten Magdeburger, die Küstenstädte Lübecker Recht. Von der Freiheit der Lübecker Schiffahrt hing die Verbindung mit dem Mutterland, der Fortgang des Kolonisationswerkes vollständig ab [1]. Auch an der Verdeutschung Preußens hat also Lübeck bedeutenden Anteil. Es plante sogar (1242), im Samlande eine Stadtkolonie mit der Freiheit Rigas zu begründen; doch zerschlug sich der Plan, und erst 1255 ist dort Königsberg, jedoch ohne Mitwirkung Lübecks,

[1] Als die Dänen 1234 die Trave blockierten, erhob der Papst in mehreren Schreiben Einspruch, weil die Mission und der Pilgerverkehr gehemmt wurden.

entstanden. Dagegen sicherten sich die Lübecker an der Weichselmündung, in der „Altstadt" Danzig, damals noch unter pommerellischer Herrschaft, Vorrechte für ihren Verkehr.

In den zwei Menschenaltern, die seit der Gründung Wisbys vergangen waren, hatte sich der Schwerpunkt des deutschen Handels völlig verschoben. Der Ostseehandel übertraf jetzt an Wichtigkeit alle älteren Handelszweige, sogar die Englandfahrt. Überall in den niederdeutschen Städten wendet die Kaufmannschaft den baltischen Verhältnissen die größte Aufmerksamkeit zu. Das geht besonders aus der Rolle hervor, die die Gotländische Genossenschaft spielte. Sie konnte es wagen, von sich aus Beschlüsse zu fassen, die für die Gesamtheit der Heimatstädte ohne weiteres verbindlich sein sollten. Ein überraschendes Bild: eine kaufmännische Körperschaft mit dem Sitz in einer jungen Kolonialstadt auf fremdem Boden, fern von der Heimat, erhebt den Anspruch, als maßgebende Leiterin des deutschen Außenhandels aufzutreten. Das war natürlich nur möglich, weil ihre Mitglieder eben auch in den Ratskollegien ihrer Heimatstädte ein gewichtiges Wort mitzusprechen hatten. Bürger aus fast allen größeren niederdeutschen Städten von Köln und Utrecht bis Riga und Reval sehen wir in dieser Körperschaft vertreten. Das Band, das die Bewohner so entlegener Landschaften zusammenschloß, war der Besitz gemeinsamer, körperschaftlicher Rechte an den Zielpunkten ihrer Handelsfahrten, in Nowgorod, Livland, Smolensk usw. Und es ist auch nicht weiter verwunderlich, daß dieser gemeinsame Besitz eine augenfällige, einigende Rückwirkung auf die Heimatstädte selbst übte; denn, wie eben bemerkt, die Nutznießer der Privilegien, die Kaufleute, waren zugleich die maßgebenden Persönlichkeiten bei den Stadtobrigkeiten daheim. Die steigende Bedeutung des Ostseegebietes prägte sich übrigens auch innerhalb der Gotländischen Genossenschaft aus. Das Bürgertum der baltischen „osterschen" Kolonialstädte trat unter Lübecks Führung der westdeutschen Kaufmannschaft als Flügel von gleichem Umfang und Gewicht zur Seite.

Gotland mit seinem nordöstlichen Einflußgebiet war nicht die einzige Stelle in der Ostsee, wo die Handelsinteressen vieler deutscher Städte wie in einem Brennpunkt zusammenliefen. Am anderen Ende des baltischen Meeres, da, wo die Halbinsel von Skanör und Falsterbo, hammerförmig aus der Küste

Schonens vorspringend, die südliche Grenzmarke des Sundes bildet, gab spätestens seit dem Ende des 12. Jahrhunderts der Heringsfang zu einem regen Handelsbetrieb Anlaß. Als erste deutsche Gäste sind, um 1200, die Lübecker nachweisbar. Ihnen gesellten sich bald die Bürger der benachbarten baltischen Küstenstädte zu. Der Hering wurde von dänischen Fischern gefangen, in den „Lägern" am Strande an die deutschen Händler verkauft und auf den weiter landeinwärts gelegenen „Fitten" ausgesucht, verpackt und zum Versand fertig gemacht. Jede Stadt, die am Schonenverkehr bedeutenderen Anteil hatte, erwarb früher oder später eine solche Fitte. Der Kreis der Schonenfahrer erstreckte sich vielleicht nicht ganz so weit wie der der Gotland- und Nowgorodfahrer, doch ebenfalls über den Osten und Westen Deutschlands. Neben den wendischen Städten finden wir besonders die niederländischen Küstenplätze an der Südersee (Zuidersee), die „südersееischen" Städte Kampen, Deventer, Stavoren, Zwolle, Elborg, Harderwijk, Zutfen und andere stark vertreten. Sie sind unter den „Umlandfahrern" zu verstehen, denen König Abel von Dänemark 1251 einen Freibrief erteilte. „Umlandfahrer" hießen nämlich im Gegensatz zu den Kaufleuten, die von Westdeutschland „binnen landes" nach der Ostsee reisten, diejenigen, die den Seeweg um Kap Skagen einschlugen. Man handelte übrigens auf Schonen nicht nur in Heringen. Es lag nahe, die Schiffe auf der Hinfahrt nicht in Ballast gehen zu lassen oder ihnen nur Salz und leere Tonnen für das Einmachen der Heringe mitzugeben, sondern sie mit allerhand Waren aus Ost oder West zu befrachten. Dies um so mehr, als der Handel der älteren Zeit noch nicht die großen durchgehenden Reisen liebte, sondern es vorzog, die Ware öfter umzusetzen, sie durch eine Kette von Stapelplätzen ihr Endziel erreichen zu lassen; denn je kürzer die Reise, um so geringer war für den jeweiligen Besitzer die Verlustgefahr. Diesem Warenhandel im engeren Sinne dienten während der Heringsfangzeit im Herbst die berühmten, Anfang des 13. Jahrhunderts zuerst urkundlich bezeugten „Schonenschen Messen" (nundinae Scanienses). Die Reede von Skanör zählte im 13. und 14. Jahrhundert zu den belebtesten Europas; Hunderte von Schiffen mögen während der Meßzeit auf ihr vor Anker gelegen haben.

Manches von Westen kommende Schiff setzte dann seine Reise weiter in die Ostsee fort, z. B. wenn es nicht genügend Heringsladung fand, oder wenn ihm zufällig eine günstige Fracht nach einem baltischen Hafen angeboten wurde. Die Umlandfahrt oder Schonenfahrt war der erste Schritt zur Entwicklung einer direkten Schiffahrt zwischen Ostsee und Westsee. Schon in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts segelten süderseeische, Hamburger und andere Schiffe oft in die inneren Teile der Ostsee, bis Stralsund, Wisby oder Stockholm.

Der Einwirkung unveränderlicher geographischer Verhältnisse ist es zuzuschreiben, daß gewisse Grundfragen in der Geschichte der Hanse stets wiederkehren und immer von neuem Anlaß zu Verwicklungen geben. Wir rühren hier an die erste dieser Fragen. Es ist das Problem des Übergangs zwischen Ostsee und Westsee, der durch das weite, schrankenartige Vorspringen der Jütischen Halbinsel erschwert wird. In älteren Zeiten vollzog sich der Warenübergang ausschließlich über Land, an der Wurzel der Halbinsel, anfänglich auf der Linie Eidermündung—Schleswig, später auf der Landstraße Hamburg—Lübeck. Ein gut Teil der Bedeutung Lübecks beruhte gerade darauf, daß es dank seiner Lage diese Warendurchfuhr beherrschte. Naturgemäß mußte Lübeck daran gelegen sein, sich eine Aufsicht über den Güteraustausch zwischen Ost und West zu wahren und ihn möglichst über seinen Hafen zu lenken. Das Aufkommen einer direkten Ost-Westseeschiffahrt durch Sund und Belt schwächte Lübecks Stellung. Die Travestadt konnte zwar den Verkehr auf dieser neuen Linie nicht hindern; aber es war ihr nicht zu verdenken, daß sie danach strebte, wenigstens die Ausfuhr von Gütern russisch-gotländischer Herkunft, die den eigentlichen Kern des aufblühenden deutschen Ostseehandels bildete, in der Hand zu behalten. Denn bald drängten sich auch unerwünschte Gäste in die Ost-Westseeschiffahrt. Als 1272 in Friesland nach vier aufeinanderfolgenden Mißernten eine große Hungersnot herrschte, segelten zahlreiche friesische Schiffe in die Ostsee, besonders wohl nach Stralsund und Pommern, um Getreide zu laden, und setzten diesen Verkehr auch in den folgenden Jahren fort. Da es ihnen an Bargeld fehlte[1], aber auch nach

[1] Eine Folge der kostspieligen Ausrüstung für den Kreuzzug von 1269/70 und eines Handelsverbots im Bistum Münster.

friesischen Landesprodukten (Erzeugnissen der Viehwirtschaft) hier im Osten keine Nachfrage herrschte, übernahmen sie zum Teil Frachten für flandrische Rechnung. Die Getreideausfuhr der Friesen durch den Sund war für Lübeck und die befreundeten Städte gleichgültig, aber Bedenken mußte erregen, als die Friesen, wie es scheint, Versuche machten, auch an den Verfrachtungen von Gotland aus nach Westen teilzunehmen. Diese bäuerlichen Friesen aus den Gegenden westlich und nordöstlich der Südersee von Alkmaar bis zur Ems waren nicht im Rechte des Kaufmanns; sie hatten keinen Anteil an den Privilegien in Rußland, Flandern, England usw., ebensowenig wie die skandinavischen Gotländer und die Flandrer, die wir als Auftraggeber der Friesen vermuten dürfen. Lübeck und die südersееischen Städte waren in der Abwehr solcher Versuche einig. Kampen und Zwolle, die führenden Plätze an der Südersee, dankten Lübeck damals (um 1280) in einem Schreiben -- wohl bestellter Arbeit — für seine Bemühungen „zum Wohle aller Kaufleute des Römischen Reichs", die Fortsetzung der gegen die „alten Rechte" verstoßenden Fahrt der Friesen und Flandrer in die Ostsee nach Gotland, wie umgekehrt der Fahrt der (skandinavischen) Gotländer in die Westsee zu hindern.

Als „Haupt unser aller" (capud et principium omnium nostrum) wird Lübeck in diesem Schreiben gerühmt. Und diese Stellung fiel der Travestadt in der Tat mehr und mehr zu. Sie verdankte ihren Vorrang, wie schon früher angedeutet, einmal ihrem höheren Alter, ihrer geschichtlichen Rolle als dem ersten deutschen Hafen am baltischen Meere, sodann ihrer geographischen Lage. Denn sie war dank dieser Lage sowohl ein bedeutender Durchfuhrplatz des Ostwesthandels wie der wichtigste Ausgangshafen Deutschlands nach dem weiten Kolonisations- und Handelsgebiet des Ostens. Außerdem hatte die Stadt in der Zwischenzeit große Fortschritte auf dem Wege zur politischen Unabhängigkeit gemacht. Nach dem Sturze Heinrichs des Löwen ging sie in den Besitz des Kaisers über und erhielt (1188) das Hoheitsrecht über die Trave und ihre beiden Ufer, freilich mit Ausnahme der gräflich-holsteinischen Burg zu Travemünde. 1226 verlieh ihr ein epochemachendes Privileg Kaiser Friedrichs II. die Reichsfreiheit und eine Reihe weiterer, zum Teil auch für Schiffahrt und Handel wichtiger Rechte.

Diesem Wendepunkt in Lübecks Entwicklung gingen aber schwere Jahre voraus. Wir stoßen hier auf die zweite jener Grundfragen, die sich wie rote Fäden durch die Geschichte der Hanse ziehen. Gleichsam vor den Toren Lübecks und Hamburgs, überhaupt der wendischen Städte, lag das mächtigste der skandinavischen Reiche, das Königreich Dänemark. Es beherrschte die Zufahrtstraßen zur Ostsee, und wenn es ihm gelang, seine Herrschaft von der Schleswiger Grenze südwärts über Holstein auszudehnen, auch den Landübergang zwischen Ost- und West. Daß daraus eine dauernde Spannung zwischen Dänemark und Lübeck, als Führerin der am Ostseehandel beteiligten Städte, hervorgehen mußte, liegt auf der Hand. Das Verhältnis zu Dänemark hat daher immer eine maßgebende Rolle für die Hanse gespielt, wie bei ihrer Entstehung, so auch später bei ihrem Untergang. — Von Anfang an war neben der deutschen Ausdehnungs- und Siedlungsbewegung in der Ostsee eine gleichlaufende dänische einhergegangen. Schon im 12. Jahrhundert hatte der Dänenprinz Knut der Laward in Wagrien eine Dänenherrschaft aufgerichtet, hatten König Waldemar der Große und sein streitbarer Bischof Absalon, der Begründer Kopenhagens, die Wenden auf Rügen und an der Odermündung bekämpft. Waldemars gleichnamiger Sohn, „der Sieger", griff diese Bestrebungen wieder auf. Nachdem er Holstein unterworfen, richtete er sein Augenmerk auf das „berühmte Lübeck", denn, wie der lübische Chronist sagt, „er wußte wohl, daß sein Name weithin getragen werden würde, wenn er über eine solche Stadt herrsche." Zu Wasser und zu Lande völlig eingeschlossen, mußte sich ihm Lübeck ergeben. Schon hatte Waldemar alles Land bis zur Oder unterworfen und im fernen Estland (Reval) Fuß gefaßt; von hier bedrohte er die junge deutsche Kolonie an der Düna. Noch einmal schien alles in Frage gestellt, was die Deutschen seit einem Jahrhundert in der Ostsee erkämpft hatten. Da machte die Gefangennahme des Königs durch Graf Heinrich von Schwerin und bald darauf, am 22. Juli 1227, seine Niederlage gegen Holsten, Lübecker und Hamburger am Bornhöved in Holstein der dänischen Fremdherrschaft und aller Gefahr für das baltische Deutschtum ein Ende.

* * *

Das Bild, das wir bisher vom deutschen Handel während des Jahrhunderts der baltischen Kolonisation gewonnen haben, zeigt uns jedoch nur die eine Seite. Der Ausfuhr russischer, überhaupt baltischer Güter entsprach eine Einfuhr von Erzeugnissen des Westens. Die westdeutschen Kaufleute, die bis in die erste Hälfte des 13. Jahrhunderts den baltischen Handel vorwiegend in Händen hatten, unterhielten gleichzeitig Beziehungen zu Flandern, England und anderen Ländern des Westens, fanden dort hauptsächlich Absatz für die in Nowgorod, Smolensk, Riga, Wisby oder auf den Schonenschen Messen erhandelten Waren, kauften in Brügge, Gent oder London ihre Gegensendungen ein. So konnte eine Rückwirkung des Ostseehandels und der durch ihn hervorgerufenen handelspolitischen Bildungen auf den Westen nicht ausbleiben.

Unter den Ländern an Nordsee und Kanal ragte die Grafschaft Flandern frühzeitig durch ihre gewerbliche Tätigkeit und ihren Handel hervor. Wichtige Handelsstraßen aus dem Innern des Festlandes, namentlich die von der Champagne und die vom Niederrhein, erreichten hier ihren Endpunkt oder den Übergang nach England. Der flandrischen Tuchindustrie, die in engem Zusammenhang mit dem englischen Wollhandel emporkam, taten wir bereits früher Erwähnung. Bald nach 1200 tritt Brügge an die Spitze der flandrischen Städte. Es betrieb nicht nur wie auch andere flandrische Städte einen beachtenswerten Wagehandel (Aktivhandel) mit den Landeserzeugnissen nach England, Frankreich und Deutschland, sondern sah auch in zunehmendem Grade fremde Gäste, Italiener, Deutsche, Franzosen, Spanier bei sich einkehren. Im Swin, dem meerbusenartigen Hafen von Brügge, ankerten jetzt neben den Wollschiffen von England auch süderseeische und baltische Umlandfahrer, Hamburger und Bremer Bierschiffe, westfranzösische Weinfahrer von La Rochelle und Bordeaux, hochbordige Fahrzeuge der Basken und Spanier. Es fehlten nur noch die venezianischen Galeeren und genuesischen Karacken, die sich bald nach 1300 einstellen sollten, um das Bild des Welthafens zu vervollständigen.

Von den Deutschen sind erklärlicherweise die Kölner und die Westfalen am frühesten (spätestens um 1200) nachweisbar. Die Kölner betrieben aber ihren Wein- und Tuchhandel meist über

Land, quer durch Brabant und Flandern. Unter den Westdeutschen, die sich mit baltischer Ware auf dem Brügger Markt einstellten, hatte Dortmund die Führung. Bald erschienen neben ihnen auch die Osterlinge — das war später die übliche Bezeichnung für die Bürger der ostdeutschen Kolonialstädte im Westen — auf dem Plan. Lübeck und Hamburg ließen sich 1243 und 1244 für ihren Verkehr durch das Bistum Utrecht und die Grafschaft Holland Geleitbriefe mit Zolltarifen erteilen. Durch diese Landschaften führte nämlich eine vielbenutzte, oft vor dem Seeweg bevorzugte Binnenschiffahrtsstraße nach Flandern. Wenige Jahre später sehen wir die deutschen Städte eine denkwürdige handelspolitische Werbung in Flandern vorbringen.

Der Zusammenbruch der staufischen Kaisermacht stellte das deutsche Bürgertum vor ganz neue Aufgaben. Seit einem Jahrhundert war es so erstarkt, daß es bei der Katastrophe der deutschen Zentralregierung neben Fürstentum und Adel als gleichberechtigter dritter Stand treten konnte. Der Rheinische Städtebund von 1254 bedeutet einen bemerkenswerten, freilich mißglückten Versuch, unter Mitwirkung, ja Führung der Städte dem deutschen Reiche Ersatz für den fehlenden Mittelpunkt der Regierung zu schaffen. Ganz allgemein läßt sich die Beobachtung machen, daß die Städte damals der Kraft inne wurden, die in ihrer Gesamtheit lag. Sie begannen eine selbstbewußtere Haltung einzunehmen, und das kam in erster Linie ihrem Handel zugute. Der Nachfolger des letzten Staufers auf dem deutschen Königsthron, der junge Graf Wilhelm von Holland, zeigte sich den Städten freundlich. Anderseits lag er mit der Gräfin von Flandern in Zwistigkeiten über den Besitz von Westzeeland. Diesen Gegensatz machten sich die Städte offenbar zunutze, als sie im Frühjahr 1252 mit umfangreichen Forderungen an Flandern herantraten. Es war die Gotländische Genossenschaft der deutschen Kaufleute, die hier als Gesamtvertretung die Angelegenheiten des deutschen Handels wahrnahm; aber bezeichnenderweise sind nicht die Westdeutschen, sondern die ostdeutschen Städte Lübeck und Hamburg die Wortführer der Verhandlungen. Die Forderungen, die ihre Gesandten, Ratsherr Hermann Hoyer von Lübeck und Magister Jordan von Hamburg vorbrachten, bezogen sich zunächst auf eine umfassende Verzeichnung und eine allgemeine Herabsetzung der Zölle in Flandern. Das wurde ihnen bewilligt,

wobei jedoch zu bemerken ist, daß die Zollermäßigung keinen Vorzug der Deutschen bedeutete, sondern allen Fremden zugute kam. In dem großen Privileg vom 13. April 1253 wurde ferner der Verkehr der deutschen Kaufleute in Flandern, vorzüglich ihre rechtliche Stellung, geregelt. Weitergehende Vorschläge der rheinisch-westfälischen Städte, besonders aber Lübecks, das nichts Geringeres im Sinne hatte, als die Gründung einer deutsch-lübischen Handelskolonie (Neu-Damme) in Flandern nach dem Muster Rigas oder der geplanten lübischen Tochterstadt im Samland, fanden keine Verwirklichung. Anderseits haben die Städte die verlangte Gegenleistung, Gleichberechtigung der Flandrer in Deutschland, weder anerkannt noch erfüllt. Sie konnten mit dem Erreichten zufrieden sein. Die Stellung der deutschen Kaufmannschaft in Brügge ist von da ab fest begründet. Ein Menschenalter später (1280) wurden diese Errungenschaften um das wichtige Recht des freien Handels der fremden Gäste untereinander vermehrt; auch hier scheint Lübeck das Hauptverdienst am Erfolge zu gebühren. Der eigene Wagehandel der Flandrer nach Deutschland war seitdem entschieden im Rückgange, der der Deutschen in Brügge im Fortschreiten. Um die Wende des Jahrhunderts hören wir schon von einer Lübecker und einer Hamburger Straße in Brügge. Die Schiffer und Kaufleute der beiden Städte, die in Flandern geschäftlich tätig waren, schlossen sich zu Fachvereinen, „Hansen", zusammen und hielten ihre Sitzungen (Morgensprachen) in den kleinen Hafenvorstädten Brügges am Swin.

Nicht überall trat die deutsche Kaufmannschaft so geschlossen auf wie bei dem flandrischen Unternehmen. In England haben wagende Kaufleute aus den Ostseestädten anscheinend bereits früher Fuß gefaßt als in den Niederlanden. Sie fanden hier aber den Platz schon besetzt durch Leute mit älteren Ansprüchen. Die Westdeutschen, voran die Kölner, die in ihrer Hanse und Gildhalle zu London ja längst eine körperschaftliche Vertretung besaßen, betrachteten das Erscheinen der osterschen Wettbewerber mit scheelen Blicken. Bedeutete doch der Jahrhunderte alte englische Handel für Köln ungleich mehr als die ziemlich jungen flandrischen Beziehungen. Die Kölner konnten den Osterlingen die Aufnahme in ihre Hanse wohl nicht geradezu verweigern, aber sie scheinen ihnen durch erhöhte Eintrittsgelder oder andere Sonderabgaben

den Zugang möglichst erschwert zu haben. Gegen diesen Mißbrauch wendete sich, natürlich auf Veranlassung Lübecks, Kaiser Friedrich II. in jenem Privileg von 1226, in dem er der Stadt Reichsfreiheit erteilte. Der Eintritt in die Kölner Hanse war für die Lübecker und anderen Osterlinge notwendig, weil Köln damals noch die einzige deutsche Stadt war, die das Recht, Hanse zu halten, und damit volle Handelsberechtigung in England besaß. Die weiteren Bemühungen richteten sich daher auf Beseitigung dieses Alleinrechts. 1237 erhalten „alle Kaufleute von Gotland“ Zoll- und Handelsfreiheit in England zugesichert; ob wir darunter Bürger von Wisby oder, was nicht ganz ausgeschlossen erscheint, die Gotländische Genossenschaft der deutschen Kaufleute zu verstehen haben, bleibe dahingestellt. 1266 endlich setzten die Hamburger, wenige Wochen später (Anfang 1267) die Lübecker es durch, daß ihnen das Recht, eine eigne Hanse in London zu bilden, zugestanden wurde, „in derselben Weise, wie sie die Kölner haben und gehabt haben.“ Damit war das Vorrecht der Kölner gebrochen, die Osterlinge den Westdeutschen gleichgestellt; Lübeck hatte sich auch darin als Vorkämpferin der gesamten deutschen Kaufmannschaft bewährt, daß es sich ausdrücklich das Recht zusichern ließ, die Angehörigen anderer deutscher Städte in seine Hanse aufzunehmen. Köln scheint nun eingesehen zu haben, daß weiterer Widerstand zwecklos war. Es kam ein Ausgleich zustande, über dessen Einzelheiten wir freilich nicht unterrichtet sind. 1281 wird die bisherige Gildhalle der Kölner in London als Gildhalle der Deutschen bezeichnet, und im folgenden Jahre ist zum erstenmal von einer „Hanse Alemanniens“, d. h. der Deutschen, die Rede. Die Einigung der deutschen Kaufmannschaft war damit auch hier eine vollendete Tatsache. Daß die nunmehrige Hanse der Deutschen, ebenso wie früher die Sonderhansen der Kölner, Lübecker, Hamburger, einen geschlossenen Kreis darstellte, liegt in der Art des Begriffs „Hansa“, wie man ihn in England verstand (vgl. oben S. 16). Nur wer sich als Mitglied in die Hanse aufnehmen ließ, hatte teil an ihrem Recht, konnte in England unter dem Schutze ihrer Privilegien seinen Geschäften nachgehen. Dabei läßt sich freilich nicht verkennen, daß schon damals eine Anzahl Städte, deren Teilnahme am englischen Handel eine alte und anerkannte Tatsache war, für ihre Mit-

bürger das Recht in Anspruch nahmen, als solche, kraft ihrer Eigenschaft als Kölner, Dortmunder, Soester, Hamburger, Lübecker usw., zu der Hanse in London zugelassen zu werden[1].

Eine ähnliche, geschichtlich begründete Vorrangstellung, wie Köln in England, nahm Bremen in Norwegen ein; die Stadt hatte zu gewissen Zeiten als Metropole der nordischen Kirche für Norwegen eine große Bedeutung besessen. Daneben sind rheinisch-westfälische Kaufleute mit ihrer Weineinfuhr schon früh (im 12. Jahrhundert) nachweisbar. Mittelpunkt des norwegischen Handels war Bergen an der Westküste. Der Lofoten-Stockfisch, nach seinem Stapelplatz auch Bergerfisch genannt, wurde im 13. Jahrhundert in immer wachsenden Mengen ausgeführt und begann als Fastenspeise und billiges Nahrungsmittel weiter Kreise in West- und Mitteleuropa bald eine ähnliche Rolle zu spielen, wie der Schonenhering. Zweifellos hängt es mit der Bergerfisch-ausfuhr nach Flandern und England zusammen, daß wir die Kaufleute der Ostseestädte in Norwegen ungefähr gleichzeitig wie in jenen Ländern auftreten sehen. Auch hier hatte Lübeck wieder die Führung. 1278 wurden auf sein Betreiben die Handelsrechte der deutschen „Seestädte" — darunter sind insbesondere die Küstenstädte an der westlichen Ostsee zu verstehen — zum erstenmal urkundlich festgelegt und zugleich erweitert[2]. Auch die Schiffahrt der süderseeischen Städte beteiligte sich damals schon eifrig an der Ausfuhr des Bergerfischs.

Werfen wir an dieser Stelle einen Rückblick auf die Fortschritte des deutschen Handels im Westen seit Beginn des 13. Jahrhunderts und vergegenwärtigen wir uns gleichzeitig, was im Osten geleistet worden war, so tritt uns die tatkräftige und weitgreifende Politik Lübecks erst in ihrer vollen Größe vor Augen.

---

[1] Daß auch nach der Einigung der Einfluß der Westdeutschen in der Londoner Hanse zunächst noch überwog, kann man daraus schließen, daß in der Urkunde von 1282 — es handelt sich um ein Übereinkommen mit der Stadt London betreffs Bewachung des Bischoftors — als Vertreter der Hanse Deutschlands (Alemanniens) Kaufleute aus Köln, Dortmund, Soest auftreten, denen als einziger Osterling ein Hamburger zur Seite steht.

[2] Zwei Jahre früher war den Deutschen schon, entgegen dem bisherigen norwegischen Fremdenrecht, das Recht zugestanden worden, Handelshöfe in Bergen für Jahresfrist zu mieten oder dauernd käuflich zu erwerben.

Überall, wo es galt, dem deutschen Handel ein größeres Maß von Einfluß und Rechtssicherheit zu schaffen, wirkte die Travestadt als Bahnbrecherin. Sie konnte dabei in erster Linie auf die benachbarten Ostseestädte (einschließlich Hamburgs) als Gefolgschaft rechnen. Unleugbar aber kam ihre Betätigung der Gesamtheit der deutschen Kaufmannschaft zugute. In den beiden letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts steht Lübeck auf einem Höhepunkt seiner politischen Wirksamkeit. Mit dem Umfang seines Handelseinflusses nimmt die Weite des Blicks zu und erhebt die Stadt über den Bereich engherziger Unterdrückungsbestrebungen gegen jüngere Nebenbuhler. Mit dem früher befehdeten Stralsund kam eine Aussöhnung zustande. 1280 einte ein Bündnis zu gemeinsamer Beschirmung der Ostseeschiffahrt Lübeck mit Riga und Wisby. Drei Jahre später endlich fand die Bündnisbewegung einen gewissen Abschluß in dem großen Rostocker Landfriedensbündnis, dem außer den Herzögen von Sachsen und Pommern und verschiedenen Mecklenburger Herren die Städte Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin, Demmin und Anklam angehörten. Schon im folgenden Jahre zeigte sich die Wirkungskraft dieser Städtevereinigung. Ostersche Kaufleute, darunter Stralsunder Englandfahrer, waren an der norwegischen Küste beraubt worden. Kriegerische Vergeltungsmaßregeln einer städtischen Flotte brachten Norwegen zum Einlenken. Der Friede von Tönsberg von 1294 gewährte den Städten Genugtuung und erweiterte ihre Rechte in Norwegen erheblich. Es war das erste Mal, daß sie in gemeinsamer kriegerischer Kraftentfaltung einen fremden Staat zu Zugeständnissen genötigt hatten. Bremen, auf seine älteren Rechte in Norwegen pochend und eifersüchtig auf das Vordringen der osterschen Wettbewerber, hielt sich abseits. Die Städte antworteten damit, daß sie Bremen aus dem Rechte des Kaufmanns ausschlossen.

Die Erweiterung des politischen Gesichtskreises brachte Lübeck davon ab, sich in kleinlicher Bevormundung der engeren Nachbarstädte zu gefallen. Keineswegs aber wollte die Stadt auf die führende Rolle verzichten, die der Gang der Geschichte und der Umfang ihres Handels ihr zugewiesen hatten. Im Gegenteil, man war an der Trave entschlossen, diese leitende Stellung zum Wohle des Ganzen kräftig zu behaupten, und man wußte sehr wohl, daß

man die Mehrheit der Städte hinter sich hatte, wenn es galt, unerwünschte Einflüsse bei der Regelung der deutschen Handelsverhältnisse zu bekämpfen. Wir erinnern uns jener Zustimmungserklärung der süderseeischen Städte, worin die Fernhaltung der Friesen und Flandrer von Gotland, wie der Gotländer von der Westsee gebilligt wurde (s. oben S. 27). Der letztere Punkt war mit gutem Bedacht erwähnt. Die Gotländer bäuerlich-schwedischer Herkunft, die zahlreich auch innerhalb der Mauern der deutschen Stadt Wisby saßen, aber an dem Recht der deutschen Gemeinde keinen Anteil hatten, strebten nämlich danach, sich in diese aufnehmen zu lassen. Sie zogen aus solcher Angliederung den größten Vorteil, da sie als Bürger Wisbys auch in den Mitgenuß der Privilegien des gemeinen deutschen Kaufmanns traten. Für die anderen Städte aber hatte diese Entwicklung etwas sehr Bedenkliches. Wisby wurde damit völkisch halb, politisch ganz eine schwedische Stadt. 1288 tritt die Stadtgemeinde zum ersten Male förmlich als eine zweigeteilte, deutsche und gotische, auf, unterwirft sich aber zugleich der Macht des schwedischen Königs, der ihre allzu große politische Selbständigkeit nicht dulden wollte. Wisby war der Sitz der Gotländischen Genossenschaft. Aber wir sahen schon, daß in dieser nicht eigentlich mehr die reisenden Kaufleute, sondern die Ratskollegien der Städte das Wort führten. Sollte man dem Rat einer schwedischen Stadt entscheidenden Einfluß einräumen? Sollte man es dulden, daß die Genossenschaft die Berufungsjustiz des Nowgoroder Hofes, die ihr von alters her zustand, in Wirklichkeit den Herren von Wisby überließ? Das konnte Lübeck nicht zulassen. War doch ohnehin Lübeck der Oberhof für das Gericht der meisten Ostseestädte. Unter fast allgemeiner Zustimmung der rheinischen, westfälischen, sächsischen, wendischen und preußischen Städte setzte es 1293 durch, daß vom Hofe zu Nowgorod hinfort nur nach Lübeck Berufung eingelegt werden solle. Sechs Jahre später, 1299, kamen die Gesandten der „Seestädte" (d. h. der wendischen) und der westfälischen Städte überein, es sei künftig kein Siegel der gemeinen Kaufleute mehr auf Gotland zu halten, denn es könne damit etwas besiegelt werden, was den übrigen Städten nicht gefalle; jede Stadt habe ja ihr eigenes Siegel, mit dem sie in Angelegenheiten ihrer Bürger nach Bedarf siegeln könne. Damit hatte die Gotländische Genossenschaft der

deutschen Kaufleute aufgehört zu bestehen; die Leitung der Angelegenheiten des gemeinen Kaufmanns war nun auch der Form nach in die Städte zurückverlegt. Und der größte Einfluß auf diese Leitung war dem gotländischen Wisby entzogen und der Stadt zuerkannt, die nach ihrer Lage, ihrer Macht und dem Umfang ihrer Beziehungen allein dafür in Frage kam: Lübeck.

Aber man konnte auf diesem Punkte nicht stehen bleiben.

Die gemeinsamen Handelsinteressen im Auslande, namentlich im Ostseehandel, hatten die niederdeutschen Städte und Bürgerschaften aus ihrer Zersplitterung, in der jede nur ihren Sondervorteil im Auge hatte, herausgehoben und sie zu einer Gemeinschaft zusammengeschlossen. Gemeinsam hatten sie in der Fremde Sicherheit und Begünstigungen für ihren Handel erworben. Die Art jedoch, wie diese Gemeinsamkeit äußerlich zum Ausdruck kam, war fast in jedem fremden Lande eine andere. Es war nicht so, daß nach einem bestimmten Muster verfahren wurde, daß etwa ein großer Bund der Städte mit geordneter Verfassung durch seine Bevollmächtigten im Ausland Forderungen erhob und durchsetzte. Sondern die deutschen Kaufleute hatten gleichsam in organisch-natürlicher Weise, wie es gerade die örtlichen Verhältnisse mit sich brachten, ohne Rücksicht auf ein bestimmtes Schema, Vertretung und Befriedigung ihrer Wünsche gefunden. In Rußland sehen wir den „gemeinen Kaufmann“, „die Kaufleute vom gotischen Ufer“ als Organ des deutschen Handels wirksam, in Flandern ebenfalls die Gotländische Genossenschaft, daneben allerdings einzelne Städte, in England die Hanse der Kölner, die sich dann auf Betreiben Lübecks zu einer Hanse der Deutschen erweitert. In Norwegen dagegen finden wir eine Vereinigung der Städte selbst, insbesondere die verbündeten „Seestädte“ unmittelbar wirksam, in Dänemark (Schonen) neben den einzelnen Städten einen durch die Art seines Betriebes gekennzeichneten, aber kaum fest organisierten Kreis von Schiffern und Kaufleuten, die Umlandfahrer, in Schweden wieder die Einzelstädte selbst, namentlich Lübeck und Hamburg. Wie ersichtlich, sind es also zwei Arten von Einungen, die sich im Ausland als Vertretungen des deutschen Handels betätigen: solche der Kaufleute und solche der Städte selbst. Dabei ist zu bemerken, daß im letzten Viertel des 13. Jahrhunderts die Einungen der Städte stärker hervortreten, daß der

Einfluß der privaten Kaufmannsgenossenschaften daneben sinkt oder richtiger sich dem der Städte unterordnet. Das war erklärlich: denn die Städte konnten im Ausland schließlich mit größeren Ansprüchen auftreten, konnten auch ihre politisch-militärischen Machtmittel in die Wagschale werfen, wie sie es zuletzt mit Erfolg in Norwegen getan hatten. Daher schien eine Vereinigung der Städte selbst zu Schutz und Vertretung des deutschen Handels besser dem gewollten Zweck zu entsprechen.

Eine solche Vereinigung mußte aber irgendwie feste Form und Gestalt gewinnen, mußte eine Organisation erhalten. Und in der Tat sehen wir dazu mancherlei Ansätze. Seit der Mitte des 13. Jahrhunderts etwa finden sich die niederdeutschen Städte in mannigfaltiger Weise und zu den verschiedensten Zwecken zusammen. Bald ist es die Selbstbehauptung gegen benachbarte Fürsten und Herren, bald die Sicherung der Land- und Seestraßen, bald gemeinsame Ordnung des Verkehrs- und Schuldrechts, des Münzwesens u. dgl., die sie zusammenführt. Oft vereinigen sich nur zwei Städte, oft aber auch eine größere Zahl. Dabei lassen sich schon gewisse größere landschaftliche Gruppen nachweisen, z. B. der westfälischen, der sächsischen und der wendischen Städte. Besonders wichtig ist die enge Verbindung zwischen Lübeck und Hamburg, die zugleich eine solche der wendischen und der sächsischen Gruppe bedeutet. Wenn schließlich 1299 jener Beschluß, die Gotländische Genossenschaft aufzuheben, in Lübeck von den wendischen und westfälischen Städten gefaßt wird, wenn bald danach die wendischen Städte wegen Ordnung flandrischer Angelegenheiten Einladungen zu einer allgemeinen Versammlung in Lübeck, das „gleichsam in der Mitte gelegen sei", an die Städte in Westfalen, Sachsen, Slawien, in der Mark, in Polen, Gotland, Livland ergehen lassen, so deutet das darauf hin, daß man sich einem Abschluß dieser Entwicklung näherte. Man schien auf dem Wege, in dieser oder jener Weise einen organisierten Städteverein zu schaffen, der sich der Angelegenheiten des deutschen Handels im Auslande annahm.

In diesem Augenblick wurde der gerade Gang der Entwicklung durch das Eingreifen der dänischen Macht wieder einmal verhängnisvoll durchkreuzt. König Erich Menved nahm die alten Pläne seines Großvaters Waldemar des Siegers im ersten

Jahre des neuen Jahrhunderts wieder auf. Wie hundert Jahre früher fanden die Ansprüche des Dänen auf die Herrschaft „bis zur Elbe und Elde", ostwärts bis zur Oder, die Anerkennung des deutschen Königs. Man gewinnt nicht den Eindruck, daß den fernerliegenden Städtegruppen die Gefahr, die in diesem Druck auf den Mittelpunkt ihrer wichtigsten Handelslinie lag, klar zum Bewußtsein gekommen wäre. Selbst in den zunächst bedrohten wendischen Städten trug der Sondergeist über den Bundesgedanken den Sieg davon. Lübeck, das sich eben nur mit Mühe seiner Bedränger, der holsteinischen Grafen, erwehren konnte, warf sich Erich in die Arme, begab sich 1307 in seine Schutzherrschaft, um den bedrohten Verkehr, namentlich die Travefahrt, zu sichern. Als Rostock, Wismar, Stralsund und Greifswald in den nächsten Jahren noch einmal den Versuch wagten, ihre Selbständigkeit gegen eine Verbindung ihrer Landesfürsten mit dem Dänenkönig zu wahren, stand die führende deutsche Seestadt abseits. Obwohl die Flotte der vier Städte 1311 und 1312 die See beherrschte, selbst die dänischen Küsten verheerte, konnten sich Rostock und Wismar doch nicht halten, während dem wasserumgürteten Stralsund, wie dreihundert Jahre später gegen Wallenstein, seine feste Lage zustatten kam; es behauptete sich mit brandenburgischer Hilfe (1316).

Natürlich kann man nur Mutmaßungen hegen, welche Gestalt das Zusammenwirken der Städte ohne diesen Zwischenfall angenommen hätte. Tatsache ist jedenfalls, daß es eine jähe Unterbrechung erfuhr. Als um eben diese Zeit Streitigkeiten mit Brügge den deutschen Kaufmann veranlaßten, seinen Sitz vorübergehend nach Aardenburg zu verlegen, wurden die Verhandlungen über die Rückkehr und über neue Privilegien ohne Mitwirkung Lübecks geführt. Die Folge war eine fühlbare Unsicherheit. Braunschweig mit den sächsischen Städten nahm sich an Stelle des fehlenden Oberhauptes der Beratungen an. Aber man wagte keine bindenden Beschlüsse zu fassen, sondern machte die Gültigkeit der Verträge von der späteren Zustimmung der wendischen Städte abhängig.

Auch als Lübeck nach dem Tode Erich Menveds 1319 sich vom dänischen Druck befreit sah, war es doch nicht möglich, wieder ganz in die alte Bahn einzulenken. Von einem Bundesleben der Städte, wie es um 1300 in größtem Stile zu beginnen schien, ist in den nächsten Jahrzehnten wenig zu bemerken, nicht einmal

sonderlich viel von einem Eingreifen in die Verhältnisse der deutschen Kaufmanns-Genossenschaften im Auslande. Diese blieben vielmehr ziemlich sich selbst überlassen, so daß man versucht ist, von einer Rückkehr zu den Zuständen vor zwei bis drei Menschenaltern zu reden. Zweifellos trug dazu auch der Umstand bei, daß die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts eine verhältnismäßig ungestörte Zeit für den Handel war.

In England gelang es den Kaufleuten von der Hanse der Deutschen in London, ihre handelspolitische Stellung weiter auszubauen. Allerdings machte sich damals eine starke fremdenfeindliche Bewegung in England geltend. Der englische Kaufmannsstand war über seine Zurücksetzung erbittert. Er erzwang die Aufhebung der 1303 zugunsten aller Fremden erlassenen, für die königlichen Finanzen wie die fremden Gäste gleich vorteilhaften Carta mercatoria. Aber diese Bewegung richtete sich mehr gegen die als Wucherer verhaßten Italiener. Die Deutschen beriefen sich mit Erfolg auf ihre älteren Freibriefe. Es kam ihnen besonders zugute, daß eine Gruppe rheinisch-westfälischer Kaufleute dem König Eduard III. durch namhafte Darlehen aus dringenden Geldschwierigkeiten half — übrigens das einzige Mal, daß sich eine Beteiligung hansischer Kreise am internationalen Geldhandel nachweisen läßt.

Eduard vergaß den Deutschen ihre Dienste nicht. Als sie 1347 gegen einen neuen Tuchausfuhrzoll Einspruch erhoben, begründeten sie diesen mit einem Hinweis auf die von ihnen vorher kaum beachtete und, wie gesagt, längst aufgehobene Carta mercatoria. Der König erkannte ihre Forderung als berechtigt an und verband in seinem neuen Freibrief von 1354 einige Bestimmungen der Carta mit den älteren Freiheiten. So ging jenes wichtige Fremdenprivileg in das Sonderrecht der Deutschen über. Der deutsche Handel nach England konnte seit Mitte des 14. Jahrhunderts unter äußerst vorteilhaften Bedingungen gedeihen.

In dieselbe Zeit etwa fällt die Gründung einer dauernden Niederlassung der Deutschen in Norwegen. Auch hier wandte sich in den ersten Jahrzehnten nach 1300 eine Strömung gegen die bisherige Begünstigung des fremden Handels. Aber gerade das trug mittelbar dazu bei, den Handelseinfluß Lübecks und der Wendischen Städte zu stärken. Ein Erlaß von 1316 knüpfte

nämlich die Erlaubnis zur Stockfischausfuhr an die Einfuhr von Mehl oder sonstigem „Schwergut" (d. h. Getreide und Bier). Das bedeutete in Wirklichkeit eine Bevorzugung der Ostseestädte, die ein reiches Getreideausfuhrgebiet als Hinterland besaßen, während die Südersee und Westdeutschen das Nachsehen hatten. Westfälische Kaufleute sind seitdem kaum mehr in Bergen nachweisbar.

Unter König Magnus Erichson wurde die Stimmung den Fremden wieder günstiger. Den Deutschen wurden nicht, wie bisher, Hindernisse in den Weg gelegt, als sie es unternahmen, in Bergen sich zu einer ständigen Körperschaft zusammenzuschließen. Im einzelnen ist darüber nichts Näheres bekannt; 1358 jedenfalls werden zum ersten Male Älterleute des Kaufmanns in Bergen erwähnt. Dies ist der Anfang des berühmten Kontors, der „Deutschen Brücke" in der norwegischen Hafenstadt.

Zwischen England und Norwegen bestanden alte Handelsbeziehungen. Ein gut Teil der von den Deutschen vermittelten Fischausfuhr ging nach England hinüber. Es kann deshalb nicht wundernehmen, daß man in Norwegen wußte, welche Bedeutung der Hanse der Deutschen mit ihrer Gildhalle in London als Vertretung der niederdeutschen Kaufmannschaft in England zukam, und daß man die deutschen Gäste auch in Bergen als Angehörige einer in England und anderswo bevorrechteten Einheit betrachtete und anerkannte. In einem Freibrief vom 9. Sept. 1343 bestätigte König Magnus die im Tönsberger Frieden 1294 verliehenen Rechte, aber nicht nur den einzeln aufgeführten Seestädten, mit denen damals der Vertrag abgeschlossen worden war, sondern außerdem „den gesamten Kaufleuten von der Hanse der Deutschen" (necnon universis mercatoribus de hansa Theutonicorum). Das ist eine bedeutsame Erweiterung. Auch sonst liegen Anzeichen vor, daß man damals in ganz Nord- und Nordosteuropa nach dem englischen Vorbild von der „Hanse der Deutschen" sprach, wenn man die Gesamtheit der zum Privilegiengenuß berechtigten deutschen Kaufleute und ihr gemeinsames Recht bezeichnen wollte. Nach der Aufhebung der Gotländischen Genossenschaft war ja in der Tat die Hanse in England eine Zeitlang die einzige sichtbare Verkörperung dieser Einheit.

Ungefähr zur selben Zeit wie in Bergen, vielleicht etwas früher, bildete sich auch in Brügge eine Körperschaft der deutschen

Kaufleute. Im Jahre 1347 gab sich diese Genossenschaft aus eigener Machtvollkommenheit Satzungen (Statuten). Ihre Mitglieder „De ghemeenen koeplude uten Roomschen rike van Almanien" teilen sich in drei Drittel: ein wendisch-sächsisches, ein westfälisch-preußisches und ein gotisch-schwedisch-livländisches. Man sieht, wie sich überall der Organisationstrieb der Kaufleute kräftig regt und zur Selbsthilfe greift, nachdem die Städte auf ein gemeinsames Wirken verzichtet zu haben schienen.

Auf die Dauer war jedoch eine neue Einigung der Städte nicht zu umgehen. Die deutsche Kaufmannschaft in Brügge geriet in Zwistigkeiten mit der Stadt. Die Genossenschaft nahm sich der deutschen Sache mit Eifer an. Bald aber zeigte sich Uneinigkeit in ihren eigenen Reihen; bei der Abstimmung nach Dritteln fühlten sich die Überstimmten zurückgesetzt. Man wandte sich um Abhilfe an die Städte, und diese ließen im Jahre 1356 durch eine Abordnung die Satzungen der Genossenschaft überprüfen, durch Zusätze ergänzen und bestätigen. Es ist der letzte entscheidende Schritt, der die Entstehung der deutschen Hanse vollendete: die Gesamtheit der Heimatstädte wurde als Oberbehörde über die auswärtigen Niederlassungen und Genossenschaften förmlich anerkannt. Damit wurde die Zentralleitung der niederdeutschen auswärtigen Handels- und Schutzpolitik wieder dahin zurückverlegt, wo sie hingehörte: in die Städte. Zwei Jahre später taucht auch der charakteristische Name für deren Gesamtheit auf. In einer Urkunde von 1358 bezeichnen sie sich zum ersten Male als „Städte von der deutschen Hanse". Ein starker Ton liegt dabei auf dem völkischen Eigenschaftswort. Diese Hanse war nicht das Sonderrecht einer einzelnen Stadt oder Städtegruppe, sondern der Gesamtheit der Städte. Sie war auch nicht etwa eine „sächsische", sondern eine „deutsche" Hanse. Ein denkwürdiger Vorgang in der Entwicklung unseres Volkstums zur Einheit! Wie an den Grenzen des Reichs, wo die Scheidung vom Fremden stärker empfunden wird, die Niederländer ihre Sprache eine „dietsche Taal", die Schweizer ihren Bund eine „deutsche Eidgenossenschaft" nannten, so sind sich auch die niederdeutschen Städte erst durch ihren Verkehr mit dem Ausland ihrer Einheit und ihrer Deutschheit deutlich bewußt geworden.

Man kann nicht sagen, daß damit etwas gänzlich Neues in

Erscheinung trat, geschweige denn, daß die Städte etwa sich zu einem neuen Bund zusammengeschlossen hätten. Das, was die deutschen Kaufleute im Auslande einte, ihr gemeinsamer Privilegienbesitz, ihr gemeinsames Recht, wovon ja auch der Name „Hanse“ stammt, war längst vorhanden. Ebenso war es schon immer stillschweigend anerkannt, daß die Bürger gewisser Städte kraft ihrer Geburt und ihres Bürgerrechts am Genuß jener Rechte teilnahmen, daß also diese Städte und ihre Bürgerschaften als solche „in der Hanse“ waren. Auch daß die Städte einzeln oder zu mehreren auf die Genossenschaften und Niederlassungen ihrer Angehörigen im Auslande einwirkten und deren Sache vertraten, war schon früher vorgekommen. Wir sahen ja, wie in Flandern und Norwegen die Erwerbung wichtiger Freiheiten ihrem Eingreifen zu danken war, wie sogar Ende des 13. Jahrhunderts nur noch ein Schritt zu fehlen schien, um eine organisierte Einheit der Städte unter Lübecks Führung zu schaffen. Das Neue bei den Vorgängen der Jahre 1356/59 bestand lediglich darin, daß die niederdeutschen Städte, und zwar in ihrer Gesamtheit, den Willen bekundeten, fortan als oberste entscheidende Instanz für die Angelegenheiten ihrer Kaufleute zu gelten. An Stelle der Gemeinschaft und Gesamtheit der deutschen Kaufleute trat die der Städte, an Stelle der „Kaufleute von der deutschen Hanse“ die „Städte von der deutschen Hanse“. Man könnte es auch so ausdrücken: zur besseren Wahrnehmung seiner Handelsinteressen rief das handeltreibende Bürgertum Niederdeutschlands einen Zweckverband seiner Heimatstädte ins Leben.

Bald sollte sich zeigen, daß es damit ganz gewaltig an Stoßkraft gewonnen hatte. Die erste Tat der neuen Städtevereinigung war das Auftreten gegen Flandern. Wie schon angedeutet, fühlte sich der Kaufmann hier durch neue Zollerhöhungen und andere Beschwerungen in seinen Rechten gekränkt. Als Brügge sich weigerte, den Klagen abzuhelfen, verlegte die Hanse das Kontor nach Dortrecht und verhängte eine Handelssperre über Flandern. Das war von durchschlagender Wirkung; Brügge lenkte ein. Die neuen Privilegien, die 1360 bei der Rückkehr des Kontors vom Grafen und von den flandrischen Städten den Deutschen ausgestellt wurden, erweiterten deren Rechte nicht unbeträchtlich und gaben ihrem Handel eine ungewöhnlich breite und sichere Unterlage. Außer-

dem mußte Flandern Schadenersatz bezahlen. Ein voller Sieg war erfochten.

Gleich danach sahen sich die Städte vor eine neue Kraftprobe gestellt. Die maßgebende Bedeutung des Verhältnisses zu Dänemark rückte wieder einmal in helles Licht. Nach dem Tode Erich Menveds 1319 brach für das Königreich eine Zeit innerer Unruhen an. Unter seinen Nachfolgern, dem leichtsinnigen Christoph und dem schwachen Waldemar III., dem Geschöpf des Grafen Gerhard von Holstein, gelang es den Städten, ihre Rechte auf Schonen wesentlich zu erweitern. Aber als Schonen 1336 unter die Herrschaft des Königs Magnus von Norwegen und Schweden geriet, wurden diese Errungenschaften meist wieder hinfällig. Dazu kam wachsende Unsicherheit auf See. Das trieb die Städte rasch auf die Seite des jugendlichen vierten Waldemar, der nach der Ermordung Gerhards von Holstein mit fester Hand die Zügel der Regierung ergriff. Unter wiederholten Kämpfen gewann Waldemar in zwanzig Jahren die auseinandergefallenen Glieder seines Reiches Stück für Stück wieder, zuletzt 1360 das wertvolle Schonen. Mit ihm im Bunde reinigten die Städte die See von dem zuchtlosen Freibeutertum des holsteinischen Adels. Aber je mehr Waldemar der Macht seines Reiches sicher wurde, um so mehr glaubte er der Städte entraten zu können. Das freundschaftliche Verhältnis verschlechterte sich, namentlich als Waldemar Schwierigkeiten machte, die Privilegien auf Schonen zu bestätigen. Der König zögerte nicht, durch einen raschen Handstreich den offenen Kampf zu entfesseln. Im Juli 1361 überfiel und gewann er unerwartet Wisby auf Gotland, die ehrwürdige Pflanzstätte deutschen Lebens und deutschen Handels im baltischen Osten. Zwar befand sich die Stadt längst im Niedergang. Aber es war doch wohl nicht nur der Gegensatz gegen Schweden, der Waldemar zu dem erfolgreichen Angriff trieb, sondern auch die Aussicht auf die reichen Geldkräfte, die er in diesem Mittelpunkt des Ostseehandels zu erschließen hoffte.

Die Städte sahen ein, „daß es niemals so nötig gewesen sei für alle Kaufleute und Seefahrer, Widerstand zu leisten", wie jetzt. Sie schlossen ein Bündnis mit Schweden, Norwegen und den holsteinischen Grafen, aber nur dürftig war deren militärische Unterstützung. Auch bei den Städten ruhte die Hauptlast des Krieges

auf der wendischen Gruppe. Sie allein stellte die städtische Orlogflotte und Mannschaft, im ganzen 52 Schiffe (davon 27 Koggen, der Rest kleinere Schniggen und Schuten) und 2500 bis 3000 Mann.

Der erste Feldzug der Städte im Sommer 1362 lief unglücklich ab. Die Unvorsichtigkeit des hansischen Führers, des lübischen Ratsherrn Johann Wittenborg, verschuldete es, daß die städtische Flotte vor Helsingborg von Waldemar überfallen und zum Teil genommen wurde. Wittenborg büßte dafür mit dem Kopfe. Wie so häufig, zog der Mißerfolg Uneinigkeit nach sich, und durch geschickte Verhandlungen glückte es dem König, den Zusammenhalt der Städte zu lockern, die Preußen und Südersee von den wendischen Städten zu trennen. Doch führte er dann die Politik des divide et impera nicht weitsichtig und folgerichtig genug durch. Er behandelte die ihm zuneigenden Preußen nicht besser als die wendischen Städte; sie ernteten jetzt die Früchte ihrer Sonderpolitik. Unter den vom Könige geduldeten, ja begünstigten Seeräubereien im Sunde litten alle Städte gleichmäßig. So einte er seine Gegner aufs neue. Die wendischen Städte, anfangs ihrer schlimmen Erfahrungen eingedenk und deshalb zurückhaltend, taten schließlich das Beste, dem von den Preußen wieder angeregten Bundesgedanken Kraft und Leben zu verleihen. Im November 1367 kam die Kölner Konföderation zustande, ein Bündnis, dem außer den Hansestädten auch die nichthansischen Holländer und Zeeländer angehörten.

Die Kriegsmacht der Kölner Konföderation war kleiner als im ersten Feldzuge, aber sie vertrat wirklich die Gesamtheit der Städte: zu der Flotte von 42 Schiffen stellten außer der wendischen Gruppe auch Preußen und Livländer, Südersee und Zeeländer ihren Anteil.

Die Hanse fand jedoch diesmal keinen ernstlichen Widerstand. Noch bevor ihre Flotte in See stach, Anfang April 1368, verließ Waldemar sein Reich und begab sich zu seinen pommerschen Verwandten nach Deutschland. Die Gründe seiner Haltung sind nicht völlig aufgeklärt. Vielleicht sollte das Entweichen des Königs nur ein diplomatischer Schachzug sein, vielleicht war er sich der Ohnmacht seines Landes bewußt, dem er allzu große Opfer an Geld und Rüstungen zugemutet hatte. Auf jeden Fall trug ihm sein Verhalten schlechte Früchte. Die städische Flotte unter dem lübischen Ratsherrn Brun Warendorp eroberte im Sommer 1368

Kopenhagen, den größten Teil von Schonen, Möen, Falster und Laaland, während die Niederländer die Küste Norwegens verheerten. Im folgenden Jahre fiel Helsingborg, die beherrschende Feste des Sundes; unbehindert passierte der Schiffsverkehr zwischen Ostsee und Westsee die Meeresstraße.

Am 24. Mai 1370 ist in Stralsund der Friede zwischen dem dänischen Reichsrat und der Kölner Konföderation geschlossen worden. Die verbündeten Städte, Hansen wie Nichthansen, erhielten nicht nur ihre alten Verkehrsrechte im Reiche, namentlich auf Schonen, bestätigt, es wurden ihnen auch die vier festen Sundschlösser Skanör, Falsterbo, Malmö und Helsingborg nebst zwei Dritteln der dortigen Einkünfte auf 15 Jahre überliefert. Während dieser Zeit waren sie unbestritten die Herren des Sundes. Auch mit Norwegen kam, freilich erst nach langen Verhandlungen, im August 1376 zu Kallundborg ein billiger Abschluß zustande.

Die zwei Jahrzehnte von der Mitte des 14. Jahrhunderts bis zum Stralsunder Frieden sind von entscheidender Bedeutung in der Geschichte der Hanse. Die Form, die das niederdeutsche Bürgertum für die Vertretung seiner Rechtsgemeinschaft im Ausland gefunden hatte, der Zweckverband der Städte, hatte sich in zwei schweren Kämpfen, gegen Flandern und Dänemark, glänzend bewährt, und sie wurde damit zu einer endgültigen. Die Entstehung der Hanse ist abgeschlossen. Sie konnte nun daran gehen, im Rahmen dieser Organisation die Ordnung ihres Handels und Verkehrs nach innen und außen immer zweckentsprechender im Sinne einer großen deutschen Gemeinschaft auszubilden. Im Auslande sah sie die Wünsche, die sie in Hinsicht auf eine gesicherte oder bevorzugte Rechtsstellung hegte, im großen und ganzen erfüllt. Das kam ihrem Handel ebenso zugute wie das gesteigerte Ansehen, dessen sie sich nach den glücklich durchgeführten Handelskriegen erfreute. Es setzte die Mitwelt in Erstaunen, daß eine Konföderation von Städten dem führenden Staate Skandinaviens ihren Willen aufgezwungen hatte. Die deutsche Hanse rückte damit in die Reihe der Großmächte des feudalstaatlichen Europa ein. Im skandinavischen und baltischen Norden gewann sie für mehr als anderthalb Jahrhunderte eine ausschlaggebende Stellung. Bei keiner politischen Verwicklung in den Ländern vom Kanal bis zum Finnischen Meerbusen konnte ihre Stimme überhört werden.

III.

Handel und Schiffahrt der Deutschen Hanse in ihrer Blütezeit.

Die Entstehungsgeschichte der Hanse gibt die Antwort auf die Frage, die wir am Schluß des ersten Kapitels aufwarfen: wie es gekommen sei, daß den Deutschen die führende Rolle bei der Vermittlung des mittelalterlichen Kolonialhandels zufiel? Einmal: Die Deutschen waren es gewesen, die die Kolonialländer des Nordostens durch die Arbeit ihrer Krieger, Missionare, Bauern und Bürger dem Verkehr und abendländischer Bildung erschlossen hatten; deutsche Bürger bevölkerten die meisten Hafenstädte vom Finnischen Busen bis zur Elbe, aus denen die Erzeugnisse jener weiten Gebiete hinausströmten, deutsche Kaufleute und Schiffer waren die Nächsten, die baltisch-skandinavischen Waren dem rohstoffbedürftigen Westen zuzuführen. Zweitens: Das deutsche Bürgertum, im westelbischen Stammland sowohl wie im ostelbischen Kolonialland, erfreut sich infolge des innerpolitischen Entwicklungsgangs, den das Deutsche Reich eingeschlagen hatte, einer Selbständigkeit, wie sie im übrigen atlantischen Europa unerhört war. Die deutschen Städte waren in der Lage, ihre Politik wesentlich nach den wirtschaftlichen Bedürfnissen ihrer Bürger einzurichten. Das machte es ihnen nicht nur möglich, ihre bürgerlichen Wettbewerber im Ausland aus dem Felde zu schlagen, sondern gab ihnen auch eine ausgesprochene Überlegenheit über die fremden Fürsten, deren Ziele damals noch ausschließlich dynastische waren, Festigung ihrer Herrschaft nach innen und Erweiterung ihres Landbesitzes nach außen. Die Könige und Fürsten der Länder, mit denen die Hanse im Verkehr stand, fürchteten einerseits die Geld- und Kriegsmacht der Städte, die sich eben noch gegen Flandern und Dänemark so erfolgreich ge-

zeigt hatte; anderseits sahen sie in den hansischen Kaufleuten willkommene Gäste, die ihnen erwünschte und sonst schwer zu beschaffende Waren zuführten, den ewig geldbedürftigen Staatsschatz durch reichliche Zollabgaben füllten und als zahlungskräftige Käufer Wohlstand und Nahrung ihrer Untertanen hoben. Daß diese Aufgabe ebensogut von den Bürgern der eigenen Städte erfüllt werden könne, dieser Gedanke ist den Dynasten des 14. Jahrhunderts noch fremd. Sie waren gern bereit, den deutschen Gästen die erwünschten Garantien für Sicherung ihnes Handels zu geben, mögen in einzelnen Fällen auch Gegenleistungen in Form größerer Geldsummen empfangen haben. So konnten die Deutschen ihren Rechtsbesitz im Auslande abrunden. Ein kurzer Überblick wird uns lehren, was den wesentlichen Inhalt ihrer Privilegien ausmachte.

Überall verbürgten die Privilegien in erster Linie das Recht sicheren Geleits und Handels, räumten den Hansen ferner Freiheit vom Strandrecht (die freilich häufig genug auf dem Papiere stand), sowie einen gewissen Anteil an der Gerichtsbarkeit, namentlich bei Schädigungen und Streitigkeiten untereinander, ein. Dazu kamen aber in den einzelnen Ländern noch besondere Vorrechte, die den Deutschen eine günstigere Stellung als anderen Fremden gewährleisteten. In Nowgorod besaßen sie als einzige Fremde das Recht des Verkehrs und Handels, das sich an den Besitz ihrer zwei Kaufhöfe, des älteren Gotenhofs und des Peterhofs knüpfte. Die Goten und Schweden, die weit früher als die Deutschen und dann noch längere Zeit neben ihnen Nowgorod aufsuchten, traten später ganz zurück. Dem Versuch nichthansischer Fremder, durch Eintritt in das hansische Kontor sich das Verkehrsrecht mit den Russen zu erschleichen, wurde sowohl durch die hansischen Satzungen von 1366 wie die „Schra" (Kontorordnung) von 1392 ein Riegel vorgeschoben. Beide bestimmten ausdrücklich, nur Bürger von Hansestädten dürften die russischen Privilegien genießen. Endlich erfreuten sich die Deutschen in Rußland fast völliger Zollfreiheit. — In ähnlicher Weise war auf Schonen die Handelsfreiheit der Deutschen auf das Recht, Grundbesitz zu erwerben, begründet, ein Recht, das sie hier allerdings mit den nichthansischen Holländern und Seeländern teilten. Die Engländer, Schotten, Wallisер, Brabanter und Flandrer besaßen keine eigenen

„Fitten" und konnten sich daher nur kurze Zeit neben den Deutschen und Niederländern behaupten, wenn es auch nicht gelang, sie völlig auszuschließen. Zollfreiheit genossen die Hansen hier nicht, waren auch im Zoll schlechter gestellt als die Dänen, möglicherweise aber besser als jene Fremden (Engländer usw.). Auch in Norwegens wichtigstem Handelsplatz, Bergen, stand den Hansen allein das volle Niederlassungsrecht zu, aus dem die Möglichkeit folgte, Handel in größerem Umfange zu betreiben. Den Engländern ist es seit der Mitte des 14. Jahrhunderts nur noch vorübergehend gelungen, zum Handel in Bergen zugelassen zu werden, und die Holländer waren bis zum Ende des 15. Jahrhunderts vertragsmäßig auf die Zufuhr von ein bis zwei Schiffsladungen jährlich beschränkt. Ein natürliches Handelsmonopol fiel den Hansen, und zwar insonderheit den Osterlingen, dadurch zu, daß die Norweger für den Stockfisch fast ausschließlich Getreide, Mehl und Bier in Zahlung nahmen, also Waren, an denen die Anwohner der Westsee keinen Überfluß besaßen, die sie vielmehr selbst erst aus der Ostsee holen mußten. Ob neben diesen natürlichen und vertragsmäßigen Vorteilen noch Zollvergünstigungen für die Hansen erheblich ins Gewicht fielen, läßt sich schwer ausmachen. In Flandern werden sie ebenfalls in der Höhe der Zölle und Abgaben kaum besser gestellt gewesen sein als die anderen Fremden. Dagegen hatten sie es hier verstanden, sich auf dem Gebiet der Rechtspflege, sowohl im Straf- wie im Zivilrecht, eine umfangreiche und sichere Sonderstellung zu erringen. Für geraubtes Gut — Land- und Seeraub war vor dem Welthafen des Mittelalters ein besonders einträgliches Geschäft — erhielten sie auf jeden Fall Schadenersatz. Sie teilten mit den übrigen Fremden das Recht freien Gästehandels, waren außerdem bei ihrem Handel weder an eine bestimmte Zeit noch an einen bestimmten Ort gebunden, sondern durften ihre Waren jederzeit und überall, tam in terris quam in aquis, auch im Kleinverkauf absetzen. Verboten waren ihnen nur reine Geldgeschäfte. Diese fast unbeschränkte Verkehrsfreiheit erklärt es, daß die Hanse, obwohl sie den fremden Wettbewerbern hier im allgemeinen nur gleichstand, sagen konnte, sie besitze in Flandern größere Rechte als in anderen Ländern. Bei dem tatsächlichen Monopol, das sie für Ostsee- und Fischwaren besaß, konnte ihr in den westlichen

Absatzgebieten dieser Waren möglichste Verkehrs freiheit genügen.

Das einzige Land, wo die Hanse im Zoll einen ausgesprochenen Vorzug nicht nur vor den anderen Fremden, sondern sogar vor den Landeskindern genoß, war England. Seit 1347 zahlten die Hansen bei der Ausfuhr ungefärbter Tücher (uud daraus bestand außer Wolle die große Masse der Ausfuhr) 12 Pence für das Stück, die Engländer dagegen 14 Pence und die anderen Fremden sogar 33 Pence.

Der hansische Handel setzte sich zusammen aus dem deutschen Ein- und Ausfuhrhandel, der in erster Linie der Versorgung Norddeutschlands mit Textilfabrikaten, Genuß- und Nahrungsmitteln, auch einigen Rohstoffen diente, und dem Zwischenhandel, den die hansischen Kaufleute zwischen fremden Ländern trieben. Beide Zweige sind schwer trennbar ineinander gewirrt. Wir werden uns am besten ein Bild von dem Handel der Hanse machen, wenn wir uns ihn als ein großes Netz oder Gewebe von Verkehrslinien denken, in dem, wie es treffend ausgedrückt worden ist (Stein), die Handelswege aus Binnendeutschland (vor allem auf den Flüssen) die Kettenfäden, der ostwestliche oder baltisch-niederländische Handelszug, längs der Küste des atlantischen Europa, den befestigenden Einschlag bildet. Ziehen wir ferner in Betracht, daß den Verkehrslinien, welche die deutschen Ströme hinab zur Küste ziehen, eben solche von dieser Küste zu den benachbarten Gegenküsten entsprechen — also z. B. von den deutschen Ostseestädten hinüber nach Schweden und Dänemark, vom Rhein nach England usw. —, so wird jenes Bild eines Netzes vollständig. Im Mittelpunkt der sich kreuzenden Linien lag Lübeck. Diese Stadt, mit ihren 20—30000 Einwohnern eine der größten Deutschlands, war nicht nur wichtig als Durchgangspunkt des ostwestlichen Stapelhandels (wovon gleich Näheres), sondern auch als Markt mit eigenem starkem Verbrauch und als erster Einfuhrhafen Deutschlands. Über Lübeck versorgten sich weite Gebiete des Binnenlandes mit Importwaren (Tuchen, Wein, Südfrüchten, Gewürzen usw.); es spielte in dieser Beziehung eine ähnliche Rolle wie heute Hamburg. Die Lübecker Kaufmannschaft war die zahlreichste und wohlhabendste in der Hanse; sie hielt fast alle Fäden des hansischen Handels in der Hand, und auch insofern

war es gerechtfertigt, daß ihr die politische Leitung der Hanse zugefallen war.

Bei dem Zwischenhandel, der durch Vermittlung der Hanse aus der östlichen Hälfte des atlantischen Europa (dem Kolonialgebiet in dem früher bezeichneten Sinne) nach Westen ging, sind drei Hauptzweige zu unterscheiden: Der Stapelhandel, die Sundschiffahrt mit Massengut meist preußisch-polnischer Herkunft und der nordische Fischhandel.

Der Stapelhandel kann als der eigentliche Grundstock des hansischen Handels gelten, als derjenige Handelszweig, an den sich die Entstehung der Hanse vornehmlich knüpft. Seinen Namen trägt er davon, daß die Waren, die er nach den Niederlanden führte, auf den hansischen Stapel zu Brügge gebracht werden mußten, nirgendwohin sonst. Es handelt sich hauptsächlich um die Waren russischer, livländisch-litauischer, schwedischer und finnischer Herkunft: Pelzwerk, Häute, Felle und Leder aus Nowgorod, Wachs, Hanf und Flachs aus Reval und Riga, Eisenerz (Osemund) und Kupfer aus Schweden, Fettwaren, Talg, Butter, dazu Waren, die nicht zum Stapelgut im strengen Sinne gehörten, aber mit ihm zusammen aus jenen ostbaltischen Gebieten in Menge verfrachtet wurden, Pech, Teer und Asche. — Nach Nowgorod pflegten die deutschen Kaufleute jährlich in zwei Gruppen oder Karawanen zu ziehen, als Sommerfahrer zu Schiff durch die Newa, den Ladogasee, die Wolchow, und als Winterfahrer zu Lande auf Schlitten von Reval, Pernau oder Narwa über Dorpat—Pleskau. Riga erhielt seine Zufuhren mehr vom Dünagebiet, wo es in Polozk eine wichtige Faktorei besaß. Der größte Teil aller dieser Waren wurde nach Lübeck verschifft. Zwei Flotten, eine im Frühjahr und eine im Herbst, holten in der Regel das kostbare Gut von Livland. Manche Schiffe liefen dabei noch als Zwischenhafen Wisby an, wo sich die Zufuhren von Stockholm und Finland her angliederten; doch war die Bedeutung Wisbys für den Schiffsverkehr im Vergleich zu den livländischen Häfen seit dem 14. Jahrhundert entschieden im Sinken. Von der Trave gelangte das Stapelgut, soweit es nicht in Lübeck verblieb oder nach Binnendeutschland bestimmt war, auf der Achse über Oldesloe, oder (seit 1398) durch den Stecknitzkanal nach Hamburg, von da wieder zu Schiff nach den Niederlanden.

Beträchtliche Mengen beförderte der Fischhandel von seinen beiden Stapelplätzen Schonen und Bergen. In Schonen wurde in einer ganzen Reihe von Häfen Hering gesalzen und verschifft, außer in Skanör und Falsterbo namentlich in Malmö, Ystad, Trelleborg und in dem jenseits des Sundes gelegenen Dragör auf Amager. Der ganze Verkehr drängte sich, vom 24. August beginnend, auf wenige Herbstwochen zusammen, hauptsächlich im September. Er übertraf an Umfang im 14. Jahrhundert wahrscheinlich den Verkehr Lübecks. 1494 wurden über 8000 t Heringe von Skanör und Falsterbo ausgeführt, doch sprechen Angaben aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts sogar von der doppelten Menge, 16000 t. Viel davon ging nach Lübeck und von da zum Teil weiter ins Binnenland; ein großer Teil der Ausfuhr wurde aber auch direkt nach England und den Niederlanden verschifft. Das gleiche gilt für Bergen. Auch hier sehen wir einen Teil des ausgeführten Stockfischs unmittelbar nach Westen, einen anderen Teil auf dem Umweg über Lübeck in den Ost-Westhandel übergehen, während ein weiterer Teil ins deutsche Binnenland wanderte. Die Bergener Marktzeit erstreckte sich über den ganzen Sommer, vom 3. Mai bis 14. September, doch fuhren jährlich kaum mehr als 20—30 Schiffe (mit etwa 1600—2400 t Tragfähigkeit) von Lübeck nach Bergen. Wie in Schonen der Hering hauptsächlich von den Dänen gefangen und von den Deutschen aufgekauft wurde, so gelangte der Stockfisch erst auf der deutschen Brücke in Bergen in hansische Hände. Die norwegischen Norderfahrer, die ihn aus seinem Fanggebiet bei den Lofoten nach Bergen brachten, waren den Deutschen meist tief verschuldet. Auch diese oft beklagte wirtschaftliche Abhängigkeit der Norweger vom Kontor zu Bergen erschwerte es anderen Fremden, den Wettbewerb aufzunehmen. Die Engländer wandten sich deshalb seit Beginn des 15. Jahrhunderts der verbotenen Islandfahrt zu, und bald folgten ihnen Deutsche, besonders die Hamburger. Der Islandhandel stand, da er ebenfalls hauptsächlich von der Stockfischausfuhr beherrscht wurde, in direkter Konkurrenz zum Bergerhandel. Lübeck und das Bergerkontor bekämpften ihn daher heftig.

Die jüngste Linie des ostwestlichen Austausches war die Sundschiffahrt. Wir schilderten früher, wie sie aus der Fortsetzung

der Umlandfahrt nach Schonen hervorgegangen ist (S. 26). Naturgemäß wandten sich diesem Wege besonders solche Güter zu, die wegen ihres Umfangs und geringen Wertes den Landtransport auf der Lübeck-Hamburger Landstraße schlecht vertrugen, also Holz, Getreide, Pech, Teer und dergleichen. Frühzeitig sehen wir auf dieser Linie neben hansischen Schiffern viele Fremde, Friesen, Engländer, Schotten tätig. Die Hansen glaubten das ruhig dulden zu können, solange der Handel mit den wertvolleren Stapelgütern fest in ihrer Hand lag. Anfänglich war Stralsund der Hafen, wo diese Westfahrer vorzugsweise Landung suchten. Eine Stralsunder Hafenordnung von 1278 zeigt uns den Verkehr der tiefgehenden „Liburnen" (Koggen) nach England und Flandern bereits in vollem Gange. Seit Mitte des 14. Jahrhunderts aber überflügelte das unter der Herrschaft des Deutschen Ordens mächtig aufblühende Danzig die ältere Nebenbuhlerin mit Riesenschritten. Korn und Holz, die ihm der Weichselstrom zutrug, beherrschten auch die Danziger Ausfuhr. Der Deutsche Orden selbst trieb mit dem Steuerertrag seiner Kornniederungen einen umfangreichen Handel, hatte seine Handelsfaktoren in Brügge, England und Schottland. Man kann ihn als den ersten Getreidegroßhändler des atlantischen Europa bezeichnen. Die Bedeutung dieser Schiffahrtsroute wuchs in dem Maße, als die zunehmende Dichtigkeit der Bevölkerung in den Niederlanden die regelmäßige Zufuhr von Ostseegetreide zur Notwendigkeit machte. Wir werden noch sehen, wie dieser Umstand den gefährlichsten Gegnern der Hanse, den Holländern, die Tore zur Ostsee öffnete. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts wurden von Danzig jährlich 20 000 t Getreide nach Westen verschifft.

Zu dem Zwischenhandel der Hanse gesellte sich der Aus- und Einfuhrverkehr des deutschen Binnenlandes selbst, der namentlich an den Mündungen der deutschen Ströme in den Seeverkehr längs der Küste überging. Jeder Hafen hatte da seine Besonderheiten. Köln betrieb wie in alten Zeiten seinen Weinhandel nach England und Brabant. Bremen und Hamburg verschifften nicht nur ihr eigenes Bier, sondern auch Getreide aus ihrem niedersächsischen und märkischen Hinterland, Eisen und Kupfer vom Harz, Metallgeräte aus Braunschweig, Erfurter Waid, Leinwand aus der Altmark, Holz, Zinn und Silber aus der

Mark Meißen und Böhmen. Ähnlich hatten Lübeck, Stralsund, Stettin, Danzig ihr Einflußgebiet im Hinterland. Welche Rolle diese niederdeutsche Ein- und Ausfuhr spielte, können wir besonders an dem Beispiel Hamburgs erkennen. Die gesamte Ausfuhr Hamburgs belief sich im Jahre 1369 schätzungsweise auf rund 18000 t in 598 Schiffen. Davon entfielen aber allein über 10000 t auf Hamburger Bier, also ein eigenes Erzeugnis der Stadt, etwa 4000 t auf Getreide und Holz aus dem näheren und ferneren Hinterland, 900 t auf Schonenschen Hering (von Lübeck her) und nur etwa 500 t auf eigentliches ostbaltisches Stapel- und Durchfuhrgut![1]

Als Gegenwert gegen alle diese Erzeugnisse kamen hauptsächlich niederländische und englische Tuche nach Deutschland und dem baltischen Kolonialgebiet, ferner etwas französischer Wein, Südfrüchte, Gewürze und allerhand andere Rohstoffe und Genußmittel südeuropäischer, levantischer und indischer Herkunft. Letztere tauschte man in Brügge besonders von der neben den Deutschen zahlreichsten und wichtigsten Schiffahrtsnation am Swin, den Spaniern, sowie von den Italienern ein. Der Masse nach mußten diese hochwertigen Gegensendungen geradezu verschwinden neben den östlichen Ausfuhrgütern. Es war deshalb für die hansische Schiffahrt ein unschätzbarer Vorteil, als sie seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in dem westfranzösischen Seesalz, das zum größten Teile in der „Baie" von Noirmoutier (südlich der Loiremündung) gewonnen wurde, einen im Osten vielbegehrten Ladungsgegenstand fand. Die Baienfahrt wuchs sich im 15. Jahrhundert zu einem der wichtigsten Schiffahrtsbetriebe der Hansen und Niederländer aus. Man kann die Zahl der hansischen Baienfahrer, die im zeitigen Frühjahr von der „Wielinge", der Reede an der Scheldemündung, nach Frankreich segelten und im Sommer mit Ungeduld in Danzig, Riga, Reval zurückerwartet wurden, auf durchschnittlich 50 mit einer Tragfähigkeit von 10000 t schätzen. Trotz der Menge des Baiensalzes mußte jedoch immer noch ein beträchtlicher Teil der Ostseefahrer auf der Ostreise in Ballast segeln.

[1] Das Jahr 1369 spiegelt allerdings als Kriegsjahr vielleicht nicht ganz normale Verhältnisse wieder. 125 Jahre später kann die Einfuhr ostbaltischen Stapelguts nach Lübeck auf rund 5000 t geschätzt werden.

Übrigens wäre es falsch, aus den geschilderten Verhältnissen den Schluß zu ziehen, der Handel mit Massenware, wie Fisch, Salz, Getreide, Holz, habe für die Hanse unbedingt die wichtigste Rolle gespielt. Das baltische Stapel- und Durchfuhrgut machte in Hamburg 1369 der Menge nach zwar nur etwa $^{1}/_{36}$ der Gesamtausfuhr aus, dem Werte nach jedoch vielleicht $^{1}/_{7}$. Zweifellos ist gerade am Handel mit Pelzwerk, Wachs und dergleichen, anderseits mit Tuchen, Gewürzen, Südfrüchten besonders viel verdient worden. Nicht umsonst genoß der Nowgoroder Handel den Ruf, die Grundlage des hansischen Wohlstandes zu sein und ungewöhnlich reiche Gewinne abzuwerfen.

Es ist kaum nötig, angesichts der angeführten Zahlen noch besonders darauf hinzuweisen, wie gering diese Mengen und Werte verglichen mit denen sind, die heute im europäischen Handel umgesetzt werden. Die gesamte seewärtige Aus- und Einfuhr einer Stadt wie Lübeck belief sich am Ende des 15. Jahrhunderts auf etwa 20000 t, soviel wie drei bis vier mittelgroße Ozeandampfer heute laden. Damals bewältigten diesen Verkehr im Lübecker Hafen 800 Schiffe. Die Zahl der im Seehandel umgesetzten Tonnen verhielt sich in Lübeck zur Zahl der Einwohner etwa wie 1 : 1, heute in Hamburg etwa wie 20 : 1. Das im Frühjahr 1456 von Reval nach Lübeck verschiffte Nowgoroder Stapelgut hatte einen Wert von rund 100 000 Mark lübisch, d. h. etwa soviel, als damals der Jahresverdienst und -verbrauch von 4000 arbeitskräftigen Männern betrug. Was will das besagen gegenüber den heutigen Milliardenziffern des Handels! Trotzdem aber war der hansische Handel im Mittelalter zweifellos bei weitem der bedeutendste im atlantischen Europa, und die hansische Handelsflotte mit ihren 30—40 000 t Tragfähigkeit wurde wohl von keiner anderen übertroffen. Die Bedeutung des Handels im Wirtschaftsleben der Menschheit hat eben seit dieser Zeit in ganz anderem Verhältnis zugenommen als die Menschenzahl.

Mit der Art, wie der hansische Handel im Auslande aufkam, wie Privilegien erworben und der Kaufschlag ausgeübt wurde, hing es zusammen, daß die hansische Kaufmannschaft an den fremden Handelsplätzen im allgemeinen geschlossen auftrat. Der gemeinsame Rechtsbesitz verkörperte sich sichtbar in der gemeinsamen Niederlassung, dem Kontor. Die vier großen Kontore zu Now-

gorod, Bergen, London und Brügge waren die Angelpunkte des hansischen Verkehrs[1]. Kein deutscher Kaufmann konnte an jenen Plätzen Handel treiben und der hansischen Privilegien genießen, wenn er nicht vom Kontor als berechtigtes Mitglied anerkannt war und sich der Aufsicht der Kontors unterwarf. Demgemäß wachte das Kontor über Einhaltung der vertragsmäßig zugestandenen Rechte, erließ Vorschriften über den Handel, vertrat seine Mitglieder bei Forderungen und Klagen und übte über sie die niedere (in Nowgorod auch die hohe) Gerichtsbarkeit aus. Es war also nur eine Aufsichts- und Schutzbehörde, diente nicht etwa genossenschaftlichem Handelsbetrieb; die Geschäfte blieben vielmehr jedem einzelnen Kaufmann überlassen. Die Verfassung der Kontore war nicht überall gleich, sondern hatte sich je nach den örtlichen Bedingungen verschieden entwickelt. An der Spitze standen ein oder mehrere jährlich gewählte Älterleute, denen ein weiterer Ausschuß von 9—24 Mitgliedern beratend zur Seite trat. Die laufenden Geschäfte führte ein ständiger Sekretär oder Klerk. Er verwaltete auch die Kasse; denn von den Mitgliedern wurde ein regelmäßiger Beitrag zu den Kontorunkosten, ein „Schoß", erhoben. In Nowgorod, Bergen und London bildeten die Kontore auch äußerlich geschlossene Höfe oder Wohnbezirke, deren Insassen sich einer Hausordnung fügen mußten. Eine strenge Hauszucht war am Platze; denn die meist jugendlichen Kaufgesellen, aus denen die Mehrzahl der Kontorgenossen bestand, neigten dazu, sich für das entbehrungsreiche eintönige Geschäftsleben durch übermütiges Austoben zu entschädigen. Berüchtigt sind ja die „Spiele" des Kontors zu Bergen, deren gesunder Grundgedanke, keine Weichlinge an diesem ausgesetzten Vorposten der Hanse zu dulden, zu maßloser Brutalität ausartete. In Brügge gab es keine dem St. Petershof, der deutschen Brücke und dem Stalhof entsprechende Niederlassung. Hier wohnte jeder hansische Kaufmann in der Stadt verstreut bei seinem „Hostelier", in dessen Person sich Gastwirt, Makler und Kaufmann vereinigten. Die Versammlungen der Genossenschaft fanden im Karmeliterkloster, erst seit der 2. Hälfte des 15. Jahr-

---

[1] Daß es auf Schonen nicht zur Bildung eines förmlichen Kontors im eigentlichen Sinne gekommen ist, hing mit dem dort auf wenige Wochen beschränkten Handelsbetrieb zusammen.

hunderts in einem eigenen Klubhaus am Osterlingeplatz statt, das zugleich dem Klerk zur Wohnung diente. — Ähnlich waren die kleineren Kontore oder Faktoreien eingerichtet, in denen gewöhnlich — im Gegensatz mindestens zu Nowgorod und Brügge — der Einfluß einer einzelnen Hansestadt oder Städtegruppe vorherrschte[1].

Die Zahl der in den Niederlassungen gleichzeitig anwesenden Kaufleute darf man sich nicht allzu groß vorstellen. Sie scheint 100—200 auch in den Hauptkontoren kaum überstiegen zu haben. In der Frühzeit des städtischen Handels war der deutsche Kaufmann durchweg als Wanderhändler seinem Erwerb nachgegangen, hatte die Ware selbst auf ihrem Wege vom Erzeuger zum Verbraucher begleitet. Wir sahen ja, wie sich daran die Entstehung grundlegender Einrichtungen der Hanse, wie der Gotländischen Genossenschaft und der Londoner Hanse, knüpft. Auch später, ja bis ins 16. Jahrhundert hinein, ist dieser Wander- oder Properhandel durchaus nicht völlig verschwunden, sogar auf gewissen Handelslinien die Regel geblieben. Aber je mehr sich der Handel im ganzen und die Betriebe im einzelnen vergrößerten, desto häufiger trat der Fall ein, daß der Kaufherr an seinem Wohnsitz bleiben mußte, um die Fäden des Geschäfts in der Hand zu behalten. Die Stellvertretung im Handel gewinnt seit Ende des 13. Jahrhunderts sichtbar an Boden. Entweder ging der Kaufmann mit einem oder mehreren anderen eine Handelsgesellschaft ein oder er entsandte einen Kommissionär. Beides kam nebeneinander, sogar gleichzeitig bei denselben Beteiligten vor. Junge, noch unvermögende Männer traten bei einem Kaufmann als Lehrlinge ein, wurden in Lohn und Kost genommen und erledigten auf Reisen seine Kommissionsaufträge. Oft aber machten die Geschäfte die jahrelange Anwesenheit eines Vertreters im Auslande notwendig. Dann wurde aus dem Handlungsdiener

[1] So trieben durch das Kontor zu Polozk hauptsächlich die Kaufleute von Riga ihren Handel mit Rußland, durch das von Kauen (Kowno) die von Danzig. Die Faktorei in Kopenhagen war im wesentlichen eine Niederlassung der wendischen Städte, die in Malmö eine solche Stettins. In Oslo und Tönsberg übten vor anderen Rostock und Wismar Einfluß, in den Faktoreien der englischen Ostküste Hull, Lynn, Boston, Ipswich die Osterlinge insgesamt, in Gr.-Yarmouth, ebenso in Amsterdam, Stavoren und Sluis die Hamburger.

(Knape, Kopgeselle) der „Lieger“ oder ständige Faktor. In der Regel hatte sich dieser schon selbständig gemacht, betrieb den Handel mit eigenem Kapital. Aus Kaufgesellen und Liegern setzte sich die Mehrheit der Kontorinsassen zusammen[1]. Im 15. Jahrhundert endlich finden wir nicht selten eine dritte Art des Kommissionsgeschäfts, wobei der Kaufmann sich einen am fremden Markt einheimischen Kaufmann als Kommissionär verpflichtete. Der Unterschied zwischen einem solchen und einem Lieger bestand nur darin, daß der erstere dauernd am Platze ansässig, daselbst verheiratet, oft von dort gebürtig war. Provision kannte man beim hansischen Kommissionsgeschäft (Sendeve ist der technische Name dafür) nicht, die Entschädigung bestand vielmehr darin, daß das Kommissionsverhältnis ein gegenseitiges war. Natürlich setzte diese Art des Kommissionshandels eine gewisse gleichmäßige Stellung der Parteien in bezug auf ihren Umsatz voraus, außerdem eine große Regelmäßigkeit und Beständigkeit der Verkehrsbeziehungen, zumal das Nachrichtenwesen noch recht mangelhaft entwickelt war. Der hansische Handel kannte überhaupt die Spekulation nicht in dem Umfang und Sinn wie der heutige Handel, der Gewinn floß ihm hauptsächlich zu aus den beständig wiederkehrenden Preisunterschieden im natürlichen Warenkreislauf, und er strebte je länger je mehr danach, Preisschwankungen, die aus dem Wettbewerb, besonders dem nichthansischen, folgten, auszuschalten. Die Spekulation hängt heute aufs engste zusammen mit der Einteilung des Handels in Warenzweige (Branchen), z. B. den Baumwoll-, Kaffee-, Kohlenhandel usw. Diese Einteilung aber war dem Mittelalter fremd. Wohl bedeutete der Übergang vom Proper- zum Kommissionshandel einen wichtigen Fortschritt in der Arbeitsteilung: der Kaufmann brauchte nicht mehr zehn Packen Pelzwerk, die er in Nowgorod erstanden, auf zehn verschiedene Märkte zu bringen, um sie einzeln abzusetzen, sondern konnte sie von seinem Wohnort aus an seine Vertreter an diesen Märkten senden, oder sie insgesamt an einen Kaufmann losschlagen, der seinerseits Beziehungen zu

---

[1] Oft waren diese Vertreter von Geburt keine Hansestädter, und die Frage, ob sie für ihre Kommittenten oder gar für sich selbst von den hansischen Privilegien Gebrauch machen durften, gab bisweilen Anlaß zu Schwierigkeiten mit den fremden Regierungen.

einem größeren Absatzgebiet unterhielt. Es fand also eine Sonderung der Kaufleute nach Handelsrichtungen in geographische Gruppen statt, die sich allmählich genossenschaftlich organisierten. Im Laufe des 15. Jahrhunderts setzte sich allgemein die Gliederung in Kaufmanns-Kompagnien durch. So gesellten sich in Lübeck den schon seit den Kriegen gegen König Waldemar bestehenden Genossenschaften der Schonenfahrer und der Bergenfahrer später die Kompagnien der Nowgorod-, Riga-, Flandern- und Englandfahrer bei. Die Neigung zu immer schärferer geographischer Sonderung der Handelszweige ist bezeichnend für die Spätzeit des hansischen Handels. Dagegen war die Warenspezialisierung, wie schon bemerkt, im allgemeinen ebenso unbekannt, wie die Scheidung in Groß- und Kleinhändler. Ein Angehöriger der Lübecker Rigafahrer z. B. handelte in Pelzwerk und Wachs ebenso gut wie in Flachs, Hanf, Pech, Teer, Getreide usw. Er verkaufte seine Waren nicht nur etwa an den Flandernfahrer im großen nach Packen und Fässern, sondern auch an Krämer und an die Verbraucher selbst nach Pfunden und Ellen. Den Kaufmanns-Kompagnien, deren Zwecke sich ungefähr mit denen unserer jetzigen Handelskammern decken, entsprachen als Fachvertretungen der Schiffer die Schiffergesellschaften, doch lag diesen vor allem die Pflege der Seelsorge und der Geselligkeit am Herzen. Der Stand der Schiffer war dem vornehmsten in der Stadt, dem der Kaufleute, völlig gleichgeachtet. Das Schiff, das er führte, war zwar nach unseren Begriffen winzig — ein Kogge von 100 Last = 200 t Ladefähigkeit galt schon als groß — und die Kunst der Nautik und Seemannschaft noch wenig entwickelt. Aber dafür mußte der Schiffer selbst ein gewandter Kaufmann sein, selbständig über die Ladung verfügen können, außerdem mit Wehr und Waffen umzugehen wissen, im Kampfe gegen Seeräuber und feindliche Kaper seinen Mann stellen. Stets war er auch als Partner am Schiffsbesitz beteiligt, fast immer die leitende Persönlichkeit im Reedereibetriebe, der freilich weit mehr noch als heutzutage ein bloßes Hilfsgewerbe des Seehandels bildete. Überhaupt gehört die scharfe Scheidung zwischen Kaufmann und Schiffer, Warenhandel und Reederei erst einer späteren Zeit an.

Seitdem die Hanse in der Gemeinschaft der Städte ihre Verkörperung fand, konnte sie daran gehen, auch durch inneren Aus-

bau ihres Handelssystems einen Schutzwall gegen die Fremde zu errichten. Dahin gehörten z. B. die Verbote der Handelsgemeinschaft zwischen Hansen und Nichthansen, des Kaufs von Raub- und Strandgut, die gemeinsame Regelung des Schuldrechts, der Erlaß von Schiffahrts- und Seemannsordnungen. Daß dieses Handelssystem einen monopolistischen Charakter trug, auf möglichsten Ausschluß der Fremden zielte, wird ja heute der Hanse nicht mehr, wie in den Tagen des Freihandels, als Verbrechen angerechnet werden. Die Gegner, denen die Hanse später erlag, Holländer und Engländer, haben jedenfalls nicht, wie ein volkstümliches Mißverständnis meint, eine freiere Handelsorganisation besessen, sondern im Gegenteil monopolistische Bestrebungen weit schärfer zum Ausdruck gebracht. Auch die inneren, sozialen Wirkungen der hansischen Handelspolitik werden heute auf Verständnis rechnen können. Sie waren vor allem darauf gerichtet, den Spielraum der Konkurrenz und Spekulation zu beschränken, vielen einen mäßigen, aber gleichmäßigen Gewinn zu sichern, die mittleren Existenzen zu begünstigen. Den Wahlspruch der preußischen Könige: Suum cuique hätte auch die Hanse auf ihr Panier schreiben können. Maßnahmen wie das Verbot der Winterschiffahrt und der Zwang zur Fahrt in Flotten wurden nicht nur aus Gründen der nautischen Sicherheit erlassen, sondern sollten auch den Wettbewerb dämpfen und den Nachteil der länger vom Eise gesperrten Ostseehäfen ausgleichen. Ergänzend traten diesen gemeinhansischen Ordnungen die handelspolitischen Bestrebungen der Einzelstädte zur Seite, die sich in den Worten Gästerecht und Stapelrecht verkörpern. Freilich standen sie oft genug auch im Widerstreit zum hansischen Gemeinschaftsgedanken. Das einzelstädtische Gästerecht bezweckte hauptsächlich, den unmittelbaren Verkehr der fremden Gäste untereinander und mit dem Hinterland zu verbieten. Gast sollte nur von Bürger kaufen oder ihm verkaufen. Dabei wurde oft, aber keineswegs immer, ein Unterschied zwischen Hansen und Nichthansen gemacht, den ersteren ein Vorzugsrecht eingeräumt. Mit dem für fremde Gäste bestehenden Verbot, ins Hinterland zu ziehen und mit Erzeugern und Verbrauchern selbst Handel zu treiben, berührte sich eng das Stapelrecht, d. h. der Anspruch, daß gewisse Waren der näheren oder ferneren Umgebung, besonders vom Oberlauf der Ströme, nur in der Stapelstadt zu

Markte gebracht werden durften. Alle größeren Mündungsstädte der deutschen Ströme vom Rhein (Köln) bis zur Düna (Riga) haben nach und nach ein Stapelrecht für die wichtigsten flußabwärts kommenden Waren beansprucht und mit mehr oder weniger Erfolg behauptet. In seiner Gesamtheit ersetzte dieses Stapelrecht der Mündungsstädte (und vieler Binnenstädte) bis zu einem gewissen Grade die fehlende Reichszollgrenze. Aber die Sache hatte auch ihre Kehrseite. Die Einförmigkeit des niederdeutschen Tieflands und der parallele Lauf der Ströme waren der Entstehung einer Einheit, wie sie die deutsche Hanse darstellte, günstig, solange die Städte große gemeinsame Interessen in Ost und West, überhaupt im Ausland besaßen. Wir erinnern an den oben angeführten Ausspruch, der den ostwestlichen Handelszug längs der Küste mit dem befestigenden Einschlag in einem Gewebe verglich. Es war jedoch nicht zu vermeiden, daß die lange kettenartige Erstreckung der Hansestädte von West nach Ost und die Gliederung in parallele Stromgebiete gleichzeitig gerade die Entstehung von Sonderinteressen und Sonderbestrebungen begünstigte. Fast jede größere Mündungsstadt suchte nicht nur die Herrschaft über den Flußhandel zu gewinnen, sondern hatte auch im gegenüberliegenden Ausland ein bevorzugtes Absatz- und Handelsgebiet, so z. B. Köln in England, Hamburg seit dem Ende des 15. Jahrhunderts in Island, die wendischen Städte in Dänemark und Norwegen. Die Folge war eine ständige Spannung zwischen den Sonderinteressen der Einzelstadt und ihrem Interesse am Gemeinschaftsrecht im Auslande. Neben dem Verhältnis zu Dänemark und der Frage des Übergangs zwischen Ost- und Westsee könnte man diese Spannung als das dritte immer wiederkehrende Grundproblem der hansischen Geschichte bezeichnen. Erst wenn man sich dies vergegenwärtigt, wird es recht klar, welch ungeheure Bedeutung der gemeinsame Rechtsbesitz im Auslande für das Bestehen der Hanse hatte. Solange die Privilegien wirksam waren und allen Mitgliedern Vorteil brachten, stand alles gut. Bedenklich aber mußte die Lage werden, wenn dies gemeinsame Band gelockert wurde oder gar gänzlich zerfiel.

Wir erwähnten früher, daß die Teilnehmer an der Hanse sich zwar gelegentlich als „gesamte Kaufleute des Römischen Reichs" oder ähnlich bezeichneten, daß sie aber stets einen geschlossenen

Kreis bildeten, der keineswegs alle Reichsangehörigen umfaßte. Den Umfang dieses Kreises, die Zahl der Hansestädte genau anzugeben, ist freilich noch jetzt kaum möglich. Die leitenden Männer der Hanse selbst haben es nicht gewußt und haben es geflissentlich vermieden, Wünsche, die namentlich von englischer Seite in dieser Richtung laut wurden, zu erfüllen. Nur in Einzelfällen lag ihnen daran, festzustellen, ob eine Stadt Hansestadt sei oder nicht. Die öfter genannte Zahl 72 oder 77 ist nichts als ein symbolischer Ausdruck für die große Menge der Hansestädte; in Wirklichkeit war deren Zahl in der Blütezeit weit größer. Wir begnügen uns hier, die bedeutenderen anzuführen, und zwar in landschaftliche Gruppen geordnet, eine Einteilung, die zwar schwankend und lose, im ganzen aber die am meisten durchgreifende war, wichtiger als die später zu erwähnende in Drittel oder Quartiere.

Den Mittelpunkt der Hanse bildete von jeher die Gruppe der wendischen Städte, zu denen man, außer dem Vorort und Haupt der ganzen Hanse, Lübeck, noch Wismar, Rostock, Stralsund, Kiel, Hamburg und Lüneburg rechnete. Stralsund übte wieder eine gewisse Leitung über die vorpommerschen Nachbarstädte Greifswald, Anklam, Demmin; Stettin stand mehr für sich, ebenso die kleinen hinterpommerschen Orte: Stargard, Gollnow, Kolberg, Rügenwalde, Stolp und andere. Lüneburg leitete über zu der bedeutenden Gruppe der sächsischen Städte, die sich um die Vororte Braunschweig und Magdeburg gruppierten. Unter den übrigen ragte noch Goslar, die alte Bergbaustadt, hervor; Hannover, Göttingen, Eimbeck, Northeim, Helmstedt, Ülzen, Hildesheim, Hameln und die ostsächsischen Halberstadt, Quedlinburg, Aschersleben, Halle schlossen sich an. Bremen, das über die kleinen Städte seines Bistums, Stade und Burtehude, später eine gewisse Leitung ausübte, stand für sich, ebenso inmitten friesischer Umgebung das sächsische Groningen. Eine besondere Gruppe machten auch die altmärkischen Städte aus, Stendal, Salzwedel, Gardelegen, Tangermünde, Seehausen, Osterburg, denen sich jenseits der Elbe die kurmärkischen Berlin-Kölln, Alt- und Neustadt Brandenburg, Frankfurt a. O., Prenzlau, Pasewalk u. a. anreihten. Versprengte südöstliche Vorposten waren Breslau und Krakau. Auf der anderen Seite, jenseits der Weser folgten die westfälischen Städte, unter denen Dortmund und Münster einen gewissen Vorrang behaupteten.

Sonst wären noch Soest und Osnabrück, Minden und Paderborn, Herford und Lemgo hervorzuheben. Westfalen kann in gewissem Sinne als Mutterland der Hanse gelten, waren doch aus kleinen westfälischen Städtchen wie Medebach schon im 12. Jahrhundert Bürger nach Rußland gezogen. Nirgendwo sonst erstreckte sich Hanseberechtigung so weit auf kleine und kleinste Städte, ja auf die Dörfer des platten Landes, als in Westfalen. Wir müssen verzichten, sie hier sämtlich aufzuführen. Am Rhein gehörten neben der Hauptstadt Köln noch Emmerich und einige kleine bergische Städte der Hanse an, ferner von jeher schon die geldernschen Städte Harderwijk, Elburg, Zutfen, Tiel, Zaltbommel und das stiftutrechtsche Deventer. Die Mehrzahl der Hansestädte am Niederrhein ist erst spät, zu Beginn oder um die Mitte des 15. Jahrhunderts in die Hanse aufgenommen worden, so das klevische Wesel und Duisburg, vor allem die geldernschen Orte Arnheim, Nimwegen, Doesborg, Venlo, Roermond, im Oberstift Utrecht Kampen und Zwolle, die man mit Deventer, den Städten im Niederquartier Geldern und dem friesischen Stavoren zur Gruppe der süderseeischen Städte zusammenfaßte. Die Bürger des wallonischen Dinant hatten Hanserecht in England, obwohl ihre Stadt nicht als Hansestadt betrachtet wurde. Dagegen haben die holländischen und zeeländischen Städte (Amsterdam, Dordtrecht u. a.) niemals zur Hanse gehört, obwohl sie an den Privilegien in Schonen beteiligt waren, ebensowenig Utrecht und die friesischen Städte und Landorte, Stavoren ausgenommen. Im Osten standen die preußischen Städte, voran Danzig, Thorn, Kulm, Elbing, Braunsberg und Königsberg in einer Gruppe zusammen, doch scheint sich hier die Hanseberechtigung ähnlich wie in Westfalen auf das ganze Land des Ordens erstreckt zu haben. Unter den Städten, die der Hoheit des livländischen Landmeisters unterstanden, sind Riga, Reval, Dorpat, Pernau als Hansestädte hervorzuheben. Narwa war keine Hansestadt, wohl aber das alte Wisby auf Gotland; auch die deutschen Bürgerschaften in Stockholm und Kalmar werden wohl im Mitgenuß der hansischen Rechte gewesen sein.

Eine Bundesverfassung im eigentlichen Sinne konnte die Hanse ihrer Natur nach nicht besitzen, weil sie eben kein Bund war. Sie selbst hat es den Engländern gegenüber betont, „sie sei kein Corpus". Sie ließ es sich gefallen, wenn sie im Ausland als

eine geschlossene Territorialmacht betrachtet wurde, hat aber die völkerrechtlichen Befugnisse einer solchen nicht ausgeübt, z. B. niemals als Ganzes einen Krieg erklärt. Die Statuten, die sie sich 1366 gab, enthalten ausschließlich Grundsätze, die für die Teilnahme an den Auslandsprivilegien und für die Sicherung des Handels maßgebend sein sollten. Darin erschöpfte sich ihr Wesen. Die gemeinsamen Angelegenheiten wurden auf den Hansetagen verhandelt. Die Tagfahrten fanden je nach Bedarf, in der Blütezeit hansischen Lebens 1363—1400 durchschnittlich alle ein bis zwei Jahre, später in immer größeren Abständen statt, meist um Mittsommerszeit. Tagungsort ist in der Mehrzahl der Fälle Lübeck gewesen. Als stimmfähige Teilnehmer der Städte versammelten sich hier die Ratssendeboten, d. h. abgeordnete Ratsherren; Mandat und Instruktion hatten diese natürlich wieder vom heimischen Rate erhalten. Die Beschlüsse wurden in den sogenannten „Recessen" aufgezeichnet, die sich allmählich zu förmlichen Protokollen der Tagungen ausgewachsen haben. Neben den allgemeinen Hansetagen gingen Sonderversammlungen der einzelnen Städtegruppen einher, und bisweilen läßt sich die Grenze zwischen beiden schwer ziehen. Daß auf einem Hansetag sämtliche Hansestädte vertreten gewesen wären, ist ein Fall, der sich überhaupt niemals ereignet hat: meist sandten nur die größeren Städte ihre Boten, und selbst sie ließen sich oft durch andere vertreten. Der Unterschied zwischen „großen" und „kleinen" Hansestädten bestand lediglich darin, daß die letzteren (auch „Beistädte") genannt, der Kosten wegen nicht in der Lage waren, die Tagfahrten zu besenden. Ebensowenig wie zu einer Verfassung hat es die Hanse in ihrer Blütezeit zu einer geregelten Finanzordnung gebracht. Die Kosten für gemeinsame Seebefriedungen, Gesandtschaften usw. wurden meist durch Wertzölle in den Ausfuhrhäfen, sogenannte Pfundzölle, gedeckt oder den Kontoren auferlegt. Die Versuche, Matrikeln für regelmäßige Geldbeiträge aufzustellen, fallen erst in die Zeit des Niedergangs. Für Ausführung der Beschlüsse hatte die geschäftsführende Stadt zu sorgen, und das war zu allen Zeiten Lübeck. Die Stadt ist wegen ihrer Amtsführung oft genug angegriffen worden, aber die Gerechtigkeit fordert, zu gestehen, daß diese Angriffe meist unbegründet waren und oft bloßem Neid entsprangen. Keine andere Stadt war ihrem innersten Wesen nach

so mit der Hanse verwachsen, keine hätte die Leitung mit mehr Vorsicht, Klugheit und Tatkraft ausüben können. Lübeck hat sich mehrmals erboten, die undankbare Aufgabe der Geschäftsführung abzugeben, aber in den wenigen Fällen, wo die Travestadt tatsächlich auf die Leitung verzichten mußte, ist man rasch wieder auf sie zurückgekommen.

Die Glieder der Hanse haben ihren lockeren Zusammenhalt selbst als Mißstand empfunden und es an manchen Versuchen zu festerem Zusammenschluß nicht fehlen lassen. Seit den großen Erfolgen der Städte in den Kriegen gegen Dänemark und Flandern hatte sich das Selbstgefühl der Bürger mächtig gehoben. Nun drängten auch die bisher von der Teilnahme am Stadtregiment ausgeschlossenen Schichten der Handwerkerbevölkerung, die „Ämter", stürmisch nach Gleichberechtigung mit den Kaufleuten. Diese haben demgegenüber ein gemeinsames Auftreten der Städte durchgesetzt, gegen einzelne Bundesglieder, wo ein demokratisches Stadtregiment errichtet worden war, zu dem scharfen Mittel der Verhansung, d. h. des zeitweiligen Ausschlusses vom Privilegiengenuß, gegriffen und sogar 1418 nach dem besonders gefährlichen und der Hanse schädlichen Lübecker Aufstand die hansischen Statuten in diesem Sinne erweitert. Durchgreifenden Erfolg hat diese Maßnahme nicht gehabt, doch hat sich im allgemeinen die Herrschaft der mehr konservativ gerichteten kaufmännischen Kreise behauptet. Zur Bildung eines abgeschlossenen Patriziats ist es nicht gekommen.

Gefährlicher noch als die Bedrohung von innen durch die Volksbewegung war für die Städte und ihre Selbständigkeit die von außen, durch Adel und Fürsten. Ihr zu begegnen, sind mehrfach engere Verteidigungsbündnisse, sogenannte Tohopesaten, abgeschlossen worden, nicht nur innerhalb einer einzelnen Städtegruppe, sondern auch zwischen mehreren, z. B. 1427 zwischen den wendischen und sächsischen Städten. Eine allgemeine hansische Tohopesate, die dann tatsächlich den Charakter der Hanse verändert und sie den oberdeutschen Städtebünden ähnlich gemacht hätte, ist zwar vorgeschlagen worden (zuerst 1418), aber niemals zustande gekommen. Die meisten Hansestädte waren Landstädte, und es läßt sich nicht verkennen, daß sie den Druck der steigenden Fürstenmacht im Laufe des 15. Jahrhunderts immer schwerer empfinden mußten. Friedrich II. von Brandenburg hat es 1442

durchgesetzt, daß die märkischen Städte sich von der Hanse lösten. Umgekehrt ist es in Preußen der führenden Stadt Danzig gelungen, sich im Ordenskriege der schwächeren Herrschaft des Hochmeisters völlig zu entziehen. — Und wie verhielten sich die Hanse und das Reich zueinander? Die Antwort auf diese Frage muß lauten: eigentlich bestand zwischen beiden überhaupt kein Verhältnis. Die Blütezeit der Hanse, das 14. und 15. Jahrhundert, war für das Reich die Zeit der größten Auflösung und Schwäche. Die Kaiser waren kaum etwas anderes als mehr oder weniger mächtige Territorialfürsten und nahmen nur als solche Stellung zur Hanse, d. h. meistens haben sie sich nicht um sie bekümmert. Wenn Kaiser Siegmund sich einmal diesen Anschein gab, so geschah es nur, weil er in den Hansestädten mit Recht ergiebige Geldquellen vermutete. Umgekehrt hat die Hanse allerdings Aufgaben übernommen und gelöst, die von Rechts wegen dem Reiche zugefallen wären: Schutz und Vertretung des deutschen Seehandels und des Deutschtums im Auslande. Wahrscheinlich ist ihr auch der Nimbus, der nun einmal am Reich und Kaiser haftete, im Auslande zugute gekommen, namentlich in den Anfängen. Aber sie hat sich niemals ausdrücklich als ein Organ des Reiches ausgegeben, und sie konnte das auch gar nicht. Sie gab sich immer nur als das, was sie war, und als was sie sich allerdings mit Stolz bezeichnete: die deutsche Hanse. Ausdrücke wie „gesamte Kaufleute des Römischen Reiches" (oder ähnlich) konnten nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Hanse nur einen Teil der deutschen, ja nicht einmal die gesamte niederdeutsche Kaufmannschaft vertrat. Gerade das 15. Jahrhundert sollte es an den Tag bringen, daß bedeutende Gebiete und Städte Niederdeutschlands außerhalb der Hanse standen und fähig waren, den Kern zu einer zweiten deutschen Seemacht zu bilden.

IV.

Die Hanse im Kampfe gegen neue Handelsmächte.

Wenn uns die Geschichte der Hanse in ihrer mittelalterlichen Umwelt so eigenartig, man möchte sagen modern anmutet, so rührt dies davon her, daß die hansische Politik durchaus auf wirtschaftliche Ziele gerichtet war, und daß sie diese Ziele in der Hauptsache mit handelspolitischen und diplomatischen Mitteln zu erreichen suchte, kriegerischen Auseinandersetzungen aber so lange wie möglich aus dem Wege ging. Damit hängt auch der scheinbar unpersönliche Charakter der hansischen Geschichte zusammen; nur Nebenfiguren, etwa verwegene Seeräuber und Kaper, wie Klaus Störtebecker oder Paul Beneke, sind volkstümlich geworden, nicht die wirklich führenden Männer. Das ist erklärlich, denn die Politik der Hanse wurde in Körperschaften, in den Kontoren und den Ratskollegien der Städte gemacht. Aber gerade darin lag ihre Überlegenheit. In diesen Körperschaften war eine Überlieferung lebendig, sammelte sich ein Schatz von Erfahrungen an, die es den Nachfahren erleichterten, auch solche Aufgaben immer wieder in Angriff zu nehmen, deren Lösung zunächst nicht geglückt war. Die Stetigkeit verbürgte den Erfolg. Die leitenden Persönlichkeiten jener Kollegien waren sämtlich in ihrer Jugend als Kaufleute weit herumgekommen, sie waren in Nowgorod, Stockholm und Kopenhagen so gut zu Hause wie in Bergen, Brügge und London; die ausgedehnte Korrespondenz der Kaufleute und Kontore führte den Städten rasche und genaue Nachrichten in Menge zu. Die meisten Länder Europas füllte damals der Streit der Dynastien und Adelsparteien; was die Bürgerschaften und Städte erstrebten, war jenen Gewalten in ihrem Kampfe nebensächlich, oft unverständlich. Da fiel es den hansischen Diplomaten nicht schwer, die schwachen Punkte der Gegner zu erspähen. Die Geschichte der Hanse ist reich an Beispielen, wie Erfahrung, Aus-

dauer und überlegene Sachkenntnis sie über ihre fürstlichen Widersacher triumphieren ließen.

Von sichtbarem Erfolge gekrönt war zunächst die Haltung der Hanse in den Thronstreitigkeiten der drei skandinavischen Königreiche.

Bei der vielseitigen Berührung und engen Nachbarschaft, die von jeher die nordwestdeutschen Gebiete zwischen Elbe und Oder mit Dänemark verband, lag die Gefahr nahe, daß eines Tages das nordische Königreich mit einem dieser Territorien zu einem gemeinsamen Herrschaftsbereiche vereinigt werden könne. Eine Gefahr war dies für die Hanse namentlich deswegen, weil dann die Gültigkeit der so wichtigen Schonenschen Privilegien von der Willkür desselben Mannes abhing, der über den Kern der Hanse, die wendischen Städte — soweit sie Landstädte waren — landesherrliche Gewalt ausübte. Dann trat der Zustand ein, der sich schon zweimal, unter Waldemar dem Sieger und Erich Menved, als so verhängnisvoll erwiesen hatte. Als daher nach dem Tode Waldemar Atterdags (1375) die Frage entstand, ob die dänische Krone an den Sohn von Waldemars älterer Tochter Ingeborg, Albrecht von Mecklenburg, oder den der jüngeren Tochter Margarethe, Olaf von Norwegen, fallen solle, blieb nicht lange zweifelhaft, wessen Ansprüche von der Hanse begünstigt werden würden. Ihre wohlberechnete Zurückhaltung entschied für Olaf. Überhaupt vermied die Hanse, ihre Macht im Norden dauernd durch eine kriegerische Haltung und gewaltsame Maßregeln zum Ausdruck zu bringen. Die im Stralsunder Frieden ihr eingeräumten fünf Sundschlösser lieferte sie nach Ablauf der vertragsmäßigen Pfandzeit anstandslos aus. Eine neue Lage trat ein, als Olafs unerwarteter Tod seine Mutter zur Erbin der dänischen und norwegischen Macht werden ließ. Ihr mecklenburgischer Gegner Albrecht hatte sich inzwischen zum König von Schweden krönen lassen, aber bald danach geriet er bei Aasle in ihre Gefangenschaft, und die kluge, tatkräftige Margarethe sah sich im Besitz einer ungewöhnlichen Machtfülle, aller drei nordischen Throne zugleich. Auch angesichts dieses nicht unbedenklichen Umstandes wußte die Hanse mit Geschick eine entscheidende Vermittlerstellung zu behaupten. Sie brachte sich in den Pfandbesitz des von Margarethe vergeblich belagerten Stockholm und setzte die vorläufige Frei-

lassung des gefangenen Albrecht durch. Es waren schwere und verlustreiche Jahre für den hansischen Kaufmann. Die mecklenburgischen Anhänger Albrechts hatten einen Kaperkrieg gegen Dänemark begonnen, den sie auch nach des Königs Befreiung als wüste, zuchtlose Seeräuber, „Gottes Freunde und aller Welt Feinde“, fortsetzten. Erst die Eroberung ihres Schlupfwinkels Wisby 1398 durch den Deutschen Orden setzte dem Treiben dieser „Vitalienbrüder“ oder „Likendeeler“ in der Ostsee ein Ende; in der Nordsee gelang es hansischen Friedeflotten durch die Vernichtung der Raubschiffe Michels’, Störtebeckers und ihrer Kumpane in der Osterems und bei Helgoland (1400/01), das Übel wenigstens vorläufig zu dämpfen. Die Stellung der Hanse war stark genug, daß sich Margarethe ohne langes Sträuben zur Bestätigung ihrer Privilegien in allen drei nordischen Reichen bequemte; den Preis bildete Stockholm. Die Städte ernteten den vollen Ertrag langjähriger, geduldiger Bemühungen.

Auch weiterhin hat es Margarethe für richtig gehalten, eine freundschaftliche, wohlwollende Haltung gegen die Hanse einzunehmen. Die Krönung ihres Lebenswerkes war die Kalmarische Union von 1397, die Vereinigung aller drei skandinavischen Reiche unter einem Zepter. Es war ein Triumph dynastischer Politik, aber auch nichts weiter. Ein Segen, eine Quelle der Kraft ist sie den drei nordischen „Brudervölkern“ nicht geworden, die Handelsstellung der Hanse, den Einfluß deutscher Kultur und deutscher Wirtschaft hat sie nicht erschüttert. Die hansischen Staatsmänner waren sich ohne Zweifel klar darüber, daß die Union bei dem ererbten Gegensatz zwischen dem dänischen und schwedischen Adel stets vielmehr eine Disunion sein werde. Sie haben ihr daher nicht die Bedeutung beigemessen wie einer Vereinigung Dänemarks mit Holstein oder Mecklenburg.

Ein Bestreben, den Wohlstand ihrer Untertanen durch Stärkung der eigenen Wirtschaftskräfte zu heben, ist bei Margarethe nicht zu erkennen. Und doch lagen solche Gedanken zu ihrer Zeit nicht mehr ganz außer dem Gesichtskreis der Herrscher. Allmählich hatte sich in vielen Ländern Europas die fürstliche Macht so gefestigt, daß sie daran gehen konnte, Verwaltung und Rechtsprechung aus den Händen ihrer lehensrechtlichen Träger in die der fürstlichen Beamten zu bringen. Der Feudalstaat wird nach und nach

durch den Beamtenstaat abgelöst. Die unausbleibliche Folge davon war, daß das Gedeihen der bürgerlichen Nahrung, die Hebung der nationalen Wirtschaft, des nationalen Handels für die Fürsten unmittelbares Interesse gewann, schon aus finanzwirtschaftlichen Gründen. Das 15. Jahrhundert scheidet darin zwei Zeitalter. Hier früher, dort später fand sich der Bund zwischen Fürstentum und Bürgertum zusammen, allerdings unter starkem Überwiegen fürstlicher Macht. Die ersten Grundlagen zum merkantilistischen und absolutistischen Staate des 17. und 18. Jahrhunderts sind damals gelegt worden.

Schon bald nach Beginn des 15. Jahrhunderts mußte die Hanse die Erfahrung machen, daß die neue Zeit auch neue Ideen und Mächte geboren hatte, mit denen sie sich notgedrungen auseinander zu setzen hatte. Der Aufschwung der hansischen Baienfahrt erregte die Mißgunst der Spanier. Diese unterhielten selbst eine rege Schiffahrt nach dem Swin und betrachteten die biskayische See als ihren Herrschaftsbereich. Einzelne hansische Schiffe wagten sich bereits seit Ende des 14. Jahrhunderts nach der Iberischen Halbinsel; aber dies erschien den Spaniern nicht so bedenklich, wie der Wettbewerb der Hansen in der Weinverschiffung von La Rochelle nach Flandern und England. Schon Heinrich III. von Kastilien hatte eine Navigationsakte erlassen, die den heimischen Schiffen in spanischen Häfen ein Befrachtungsvorrecht sicherte. Sein Nachfolger Johann II. beschritt die Bahn einer nationalen Schiffahrtspolitik noch entschiedener. Er stellte den spanischen Kaufleuten auf ihr Ansuchen die neubegründete kastilische Kriegsmarine gern zur Verfügung und ließ durch ein Geschwader im November 1419 eine zahlreiche hansisch-niederländische Handelsflotte auf der Höhe von La Rochelle wegnehmen und zerstören. Die Folge war ein jahrzehntelanger Kaperkrieg, der erst 1443 dadurch beigelegt wurde, daß beide Teile auf Schadenersatz verzichteten, die Hanse aber die Gültigkeit der spanischen Navigationsakte auch für La Rochelle anerkannte. Sie hatte formell den kürzeren gezogen, tatsächlich aber eher einen Erfolg davongetragen. Denn die Spanier fanden sich seitdem mit der Ausdehnung der hansischen Schiffahrt in die Biskayasee ab. Lissabon wurde seit der Mitte des 15. Jahrhunderts ein von Jahr zu Jahr stärker besuchter Endpunkt des deutschen Seeverkehrs.

Daß eine jüngere Generation von Herrschern jene oben gekennzeichneten neuen Anschauungen sich zu eigen gemacht hatte, trat besonders augenfällig bei dem Thronwechsel auf dem nordischen Unionsthron zutage. Der Nachfolger Margarethes, Erich von Pommern, ließ freilich dergleichen zunächst noch nicht vermuten. Als getreuer Schüler seiner Großtante hielt er an dem von ihr überkommenen Grundsatz fest, daß freundschaftliche Beziehungen zur Hanse für das Unionkönigtum am förderlichsten seien. Es ist bezeichnend für diesen Herrscher, der oft das Richtige wollte, aber in seinem Urteil über die Verhältnisse und in seinen Mitteln gewöhnlich fehlgriff, daß er jener Aufgabe am besten durch Verstärkung der äußeren Bürgschaften, durch ein Anklammern an papierene Verträge gerecht zu werden glaubte, für die wirklichen Interessen der Städte jedoch blind war. Schon sein noch zu Lebzeiten Margarethes ins Werk gesetzter Versuch, Holstein unter seine Macht zu beugen, mußte ihn in Gegensatz zu den Städten bringen. Es konnte Lübeck und Hamburg nicht gleichgültig sein, ob der Beherrscher des Sundes seine Oberhoheit auch auf die Straße über die holsteinische Landenge ausdehnte. Die Unruhen in den Städten, besonders der Lübecker Aufstand (s. oben S. 64) lähmten jedoch damals ihre politische Tatkraft und hinderten sie, wirksam in den Kampf einzugreifen. Erich glaubte sogar Anspruch auf besondere Dankbarkeit und Unterstützung zu haben, als mit seiner Hilfe der von den demokratischen Aufrührern eingesetzte holstenfreundliche Rat gestürzt wurde und der alte Rat wieder an das Ruder kam. Seinem fortgesetzten Drängen nachgebend, schlossen die wendischen Städte 1423 ein förmliches Bündnis mit ihm. Die erfahrenen Politiker des alten Lübecker Rates wünschten wohl ein freundschaftliches Einverständnis mit Dänemark, aber nur, soweit es sich mit dem Vorteil der Städte vertrug. Sie beteiligten sich gern und mit Eifer an der gemeinsamen Bekämpfung der von Holstein entsandten Kaperschiffe. Aber zu offener Parteinahme gegen Holstein waren sie nicht zu drängen, und mit großem Geschick verstand es Lübecks Bürgermeister Jordan Pleskow, den König jahrelang hinzuhalten. Noch mehr Bedenken mußte es in den Städten erregen, als Erich, jener Zeitströmung folgend, begann, dem heimischen Bürgertum und Kaufmannswesen größere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Er gelangte bald zu der Ansicht,

daß die weitgehenden Privilegien der Hansen sich weder mit seiner königlichen Würde noch mit dem Wohl seiner Untertanen vereinigen ließen. Ganz treuherzig suchte er die hansischen Gesandten zu überzeugen, daß die (formell längst bestehende) Freiheit der Hansen vom Strandrecht seinem Rechte Eintrag tue. Das Verbot jeglichen Handels auf dem platten Lande, die Beschränkung des Gästehandels innerhalb der dänischen Städte traf den hansischen Kaufmann in erster Linie und erfüllte ihn mit Besorgnis. Am meisten klagte der König über den lächerlich geringen Ertrag der alten Schiffszölle in Skanör-Falsterbo. Als er die Absicht äußerte, statt dessen von jedem den Sund passierenden Schiff eine neue, weit höhere Abgabe zu erheben, ließen ihm die Hansen keinen Zweifel darüber, daß ein solcher Sundzoll ihren Privilegien zuwiderlief. Endlich riß Erich die Geduld. Er forderte, auf den Wortlaut des Bündnisses von 1423 pochend, ernstlich ihre Bundeshilfe gegen Holstein, rüstete, als die Städte zögerten, seine Kriegsmacht, belegte hansische Schiffe und Waren mit Beschlag und erließ ein allgemeines Ausfuhrverbot. Da wurde es der Hanse klar, daß sie wie in den Tagen Waldemar Atterdags ihre politische Übermacht mit dem Schwerte erweisen mußte, wollten sie ihre Handelsstellung im Norden behaupten. Im Oktober 1426 sandten die verbündeten wendischen Städte ihre Absagebriefe an den König.

Lübeck und seine Genossinen fochten um die Behauptung der skandinavischen Privilegien, also für die ganze Hanse. Aber Dank und Unterstützung ist ihnen wenig geworden. Nur die pommerschen Städte schlossen sich an, der hansische Westen blieb ohne Teilnahme abseits stehen, und die Preußen sorgten sich nur um Freihaltung der Sundfahrt. Die wirksamste Kriegsmaßregel der Städte bestand aber gerade darin, den Sund für den Verkehr zu sperren; sie verwiesen den Ost-Westhandel inzwischen auf den Weg über die Trave und die Hamburg-Lübecker Landstraße. Es ist gar kein Zweifel, daß diese Maßnahme nur als eine vorübergehende gedacht war, aber ebenso läßt sich verstehen, daß die Preußen und Westdeutschen, vollends aber alle Nichthansen wenig Lust bezeigten, sich dieser Anordnung Lübecks zu fügen, die manchen Kreisen in der Travestadt im Augenblick einige Vorteile bringen mußte.

Der Krieg wurde zur See mit wechselndem Glücke geführt. Den Sund völlig zu sperren, erwies sich als unmöglich. Immerhin reichte die Sperre hin, um im Norden und Osten schweren Salzmangel hervorzurufen. Der jahrelang sich hinschleppende Krieg schlug dem Handel der Städte tiefe Wunden, so daß Rostock und Stralsund ihre Sache von der Lübecks trennten und mit Erich paktierten. Noch gefährlicher für Lübeck und seine Anhänger war der Gegensatz, in den sie zu den Holländern gerieten. Diese wollten die Sundblockade nicht gelten lassen, es kam zu Reibereien mit den städtischen Kriegsschiffen; die Holländer, von städtischen Freibeutern geschädigt, übten Vergeltung, eröffneten seit 1430 einen förmlichen Kaperkrieg. Anderseits stand es auch um Erichs Sache schlecht. Niederlagen gegen die Holsteiner, wirtschaftliche Notlage und wachsende Unzufriedenheit in seinen Reichen machten ihn dem Frieden geneigt. Den Ausschlag gab der Aufstand, der 1434 in Schweden gegen ihn losbrach. Wollte er die Unionskrone retten, mußte er sich den Rücken freimachen. Im Frieden zu Wordingborg (1435) gestand er den Städten den Genuß ihrer nordischen Privilegien zu, vermied aber, eine grundsätzliche Erklärung über deren Umfang zu geben. Er hatte während des Krieges, im Sommer 1429, begonnen, den geplanten Sundzoll zu erheben, und wenn er 1436 zu Kalmar die wendischen Städte davon befreite, so war das nur als vorläufiger und begrenzter Verzicht zu betrachten.

Das starre Festhalten Erichs an unhaltbaren Ansprüchen verschuldete die lange Dauer des Krieges mit ihren schweren wirtschaftlichen und finanziellen Lasten für die nordischen Völker. Der tiefe Riß, der zuletzt durch die Union ging, ließ erkennen, daß dieser dynastischen Verbindung keine wirkliche Annäherung der Völker entsprach. Als Erich 1438 seine Stellung unhaltbar werden sah und sich mit dem Reichsschatz nach Gotland zurückzog, wählten die Schweden Karl Knutson zum Reichsvorsteher, während der dänische Reichsrat die Krone dem Neffen Erichs, Christof von Baiern, anbot.

Die innere Spaltung der Union war für die Hanse von erheblicher Bedeutung. Mit den vertrauensvollen Beziehungen, wie sie unter Margarethe zwischen beiden Mächten bestanden hatten, war es ein für allemal vorbei. Anderseits blieb das Unionskönigtum

in seinem Mißverhältnis zwischen Ansprüchen und Kräften zu schwach, als daß es auf Verständigung mit Lübeck und der Hanse hätte verzichten können. Die Verbindung zwischen Schweden und der Hanse stand den Unionskönigen immer drohend vor Augen. Dieser Zwang, Rücksicht auf die Städte zu nehmen, war ihnen ein Dorn im Auge. Ihre Abhängigkeit von der Hanse wurde seit dem Kriege größer, damit aber auch ihr Mißtrauen. Grundsätzlich wandelten die Nachfolger des ersten Unionskönigs, Christof und Christian I., in ihrer Handels- und Wirtschaftspolitik in Erichs Bahnen, erhoben namentlich den Sundzoll weiter. Jeder Bundesgenosse, den sie gegen die hansische Handelsmacht ausspielen konnten, mußte ihnen willkommen sein. Sie fanden einen solchen in den Holländern.

Seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts begannen die Städte der Grafschaften Holland und Zeeland sichtlich aufzublühen. Tuchweberei und Brauerei bildeten die Grundlage ihres Gedeihens. Das Anschwellen der Bevölkerung zog natürlich vermehrten Nahrungsbedarf nach sich. Nur zum Teil konnte dieser im Lande selbst gedeckt werden. Noch heute ist Holland ja vorwiegend ein Land der Viehzucht. Getreide dagegen mußte man, wie in Flandern schon lange, von außen zuführen, und zwar aus der Kornkammer Atlantisch-Europas, aus dem Ostseegebiet. Dabei machte sich von vornherein eine Arbeitsteilung geltend. Während das Tuch- und Braugewerbe in den südlichen Teilen Hollands seinen Hauptsitz hatte, zogen die Städte des Nordens, Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen usw., vor allem aber die Dörfer des „Waterlandes" (nördlich von Amsterdam) den Unterhalt ihrer Bewohner vornehmlich aus Schiffahrt und Reederei. Wir sehen hier wie in Friesland im scharfen Gegensatz zu dem durchaus städtischen Gewerbe der hansischen Schiffahrt eine Bauernschiffahrt emporkommen. Auch die Heringsfischerei kam damals in Holland mehr in Aufnahme, ihr Ertrag verdrängte allmählich den von den Hansen eingeführten Schonenhering aus seinem westdeutschen Absatzgebiet. Die Fischerei war eine gute Schule der Seemannschaft. Groß geworden aber ist die holländische Reederei hauptsächlich durch den Betrieb der Kornschiffahrt aus der Ostsee.

Es ist oft behauptet worden, die Hanse habe von vornherein dieses Vordringen der holländischen Schiffahrt in die Ostsee als

einen Einbruch in ihren Wirkungsbereich betrachtet; sie habe es völlig verhindern, aus der Ostsee ein mare clausum machen wollen. Diese Anschauung ist unrichtig. Solange die Holländer nichts weiter taten, als für ihren Bedarf Getreide aus Danzig zu holen, war der Hanse die holländische Ostseeschiffahrt gleichgültig. Zwei Dinge aber mußten ihren Widerspruch hervorrufen. Die Holländer suchten vielfach mit den Getreideerzeugern, Bauern und Rittern, unmittelbar in Verbindung zu treten, weil sie durch diese Umgehung des städtischen Handels das Korn billiger bekamen. In abgelegenen Buchten und Küstendörfern, sogenannten Klipphäfen, holten sich die Holländer solche Ladung. Dieser Betrieb war unvereinbar mit den hansischen Grundsätzen des Gästerechts und Stapelrechts. Zweitens aber kam es, je länger und je zahlreicher holländische Schiffe in der Ostsee verkehrten, desto häufiger vor, daß sie auch livländische Häfen aufsuchten, um als Zuladung wertvolle Stapelgüter zur Verfrachtung nach den Niederlanden anzunehmen. Sie bereiteten damit der hansischen Schiffahrt einen lästigen, frachtpreisdrückenden Wettbewerb, und vor allem, es lag die Gefahr nahe, daß die Holländer sich auch am Handel in Livland zu beteiligen begannen und daß sie die russischen Waren nicht auf den ordnungsmäßigen Stapel in Brügge brachten. Wenn sich die Hanse dagegen wehrte, so geschah es also aus denselben Gesichtspunkten, die schon im 13. Jahrhundert die süderseeischen Städte und Lübeck veranlaßt hatten, gegen die Schiffahrt der bäuerlichen Friesen nach Gotland zu protestieren (s. o. S. 27). Auf den für die Ausbildung des hansischen Handels- und Verkehrssystems so wichtigen Hansetagen von 1417 und 1418 beschäftigte sie sich zum ersten Mal eingehend mit der holländischen Schiffahrt, verbot den Besuch der Klipphäfen und den Handel der Holländer in Livland. Weitergehenden Anträgen der wendischen Städte, den Holländern auch die bloße Frachtschiffahrt nach Livland zu untersagen, mochten die livländischen Städte ihre Zustimmung nicht geben, weil ihnen das billige Laderaumangebot der Holländer Vorteil brachte.

Es hatte seinen guten Grund, daß sich die Hanse gerade gegen die Störung des Stapelverkehrs so empfindlich zeigte. Denn der Stapel zu Brügge wurde mehr und mehr ihr Schmerzenskind. Brügge hatte zu jener Zeit den Höhepunkt seiner Ent-

wicklung überschritten, deutliche Anzeichen des Niedergangs waren zu bemerken. Die lange Zeit wirtschaftlich zurückgebliebenen Nachbargebiete Brabant, Zeeland und Holland hatten den Vorsprung Flanderns inzwischen eingeholt und boten gleiche, wenn nicht bessere Absatz- und Handelsmöglichkeiten für Stapelwaren. Die holländische und englische Tuchweberei machte der flandrischen erdrückende Konkurrenz. Der Hafen von Brügge, das Swin, versandete trotz aller aufgewendeten Mühe, ihn fahrbar zu erhalten, so sehr, daß besonders die tiefgehenden preußischen Getreideschiffe sich dem aufblühenden Amsterdam zuwandten. Vor allem aber zog die Scheldestadt Antwerpen mit ihren Vorhäfen Middelburg, Arnemuiden, ter Veere, den Verkehr an sich. Auch abgesehen von den Antwerper Messen hielten sich das Jahr über in nichtflandrischen Städten „wilde Läger“, wo Stapelwaren gehandelt wurden.

Entscheidenden Einfluß auf diese Umwälzung der Handelsverhältnisse in den Niederlanden übte schließlich die Bildung des Burgundischen Staates in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts. Die Behördenorganisation des niederländischen Gesamtstaates unter burgundischem Zepter hat wie die keines anderen Landes das Vorbild geliefert für den Beamtenstaat der Neuzeit. Die Herzöge nahmen bei ihren Verwaltungsreformen keine Rücksicht auf Vorrechte und alten Brauch. Brügge und Flandern sahen sich auf einmal in engste Verbindung mit ihren Nachbarprovinzen gebracht. Sie mußten sich eine neue Ordnung der Gerichtsbarkeit, neue Zölle, ein neues Münzwesen gefallen lassen. Ein Aufstand Brügges wurde 1436 rasch niedergeschlagen und kostete die Stadt einen großen Teil ihrer Privilegien. Die Unzufriedenheit der Bürgerschaft machte sich nun auch gegen die Hanse Luft, es kam zu blutigem Massenmord, zu vorübergehender Umsiedlung des Kontors nach Antwerpen, und der Kaufmann sah sich immer öfter vor die Frage gestellt, ob es nicht ratsam sei, den Stapel von Brügge nach anderen Orten zu verlegen oder ihn aufzuheben.

In auffälligem Gegensatz zu Flandern suchten und fanden die Holländer gerade an dem Burgundischen Staate, dem sie sich 1433 endgültig angliederten, einen Rückhalt für ihr wirtschaftliches Emporstreben. Die burgundischen Herzöge waren entschieden ge-

willt, Gewerbe und Handel ihrer Untertanen den Fremden gegenüber zu stützen, soweit sich dies mit dem Ausbau ihrer eigenen fürstlichen Machtstellung vertrug. Der Zugehörigkeit zu dem mächtigen burgundisch-niederländischem Gesamtstaat haben es die Holländer im 15. und 16. Jahrhundert mit in erster Linie zu danken, daß sie die Interessen ihrer Schiffahrt gegen die Hanse und andere Wettbewerber rücksichtslos zur Geltung bringen konnten. Unter burgundischem Zepter erwuchs hier im Gegensatz zur Hanse eine zweite niederdeutsche, aber reichsfeindliche Seemacht. Denn die Burgunderherzöge wollten, obwohl der größte Teil ihrer Länder innerhalb der Reichsgrenzen lag, von einer Zugehörigkeit zum Reiche nichts wissen. Abgesehen von diesem Rückhalt an einer Militärmacht, an dem es der Hanse nur allzusehr gebrach, hatte Holland noch den Vorzug territorialer Geschlossenheit und damit größerer Einheitlichkeit in den wirtschaftlichen Bedürfnissen und Zielen.

Die Sundsperre durch die Schiffe der wendischen Städte im Kriege gegen Erich von Pommern hatte, wie erwähnt, zum ersten Mal gewaltsame Zusammenstöße und einen Kaperkrieg mit den Holländern zur Folge gehabt. Die Entscheidung zog sich noch eine Weile hinaus. Die Holländer forderten wiederholt die Aufhebung der gegen ihre Ostseeschiffahrt gerichteten hansischen Beschlüsse. Als aber 1438 der Waffenstillstand ablief, ohne daß die Hanse Miene machte, ihnen darin zu Willen zu sein, waren sie entschlossen, Gewalt anzuwenden. Sie hatten in der Zwischenzeit ihren Anschluß an Burgund vollzogen. Im Mai 1438 überfielen sie die heimkehrende hansische Baienflotte und nahmen die preußischen und livländischen Schiffe weg. In dem Kaperkrieg, der sich nun entspann, hatten die wendischen Städte wieder allein die hansische Sache zu führen. Die Preußen waren durch ihre Kornausfuhr bereits so eng an die holländischen Interessen gebunden, daß sie trotz jener Gewalttat tätige Mitwirkung versagten, sich auf diplomatische Proteste beschränkten. Die Sundsperre wurde diesmal mit Hilfe König Christofs von Dänemark streng durchgeführt. Eine schwere Getreideteuerung in Westeuropa trug vollends dazu bei, die Kriegslust der Holländer zu dämpfen. Großer kriegerischer Erfolge zur See, wie sie ihnen eine spätere Zeit angedichtet hat, konnten sie sich trotz umfangreicher Rüstungen ebensowenig rühmen.

Aber ein anderer Umstand kam ihnen zu Hilfe. Christof hatte endlich gegen Ende 1440 alle drei Reiche der Union unter seine Botmäßigkeit gebracht, fühlte sich fester im Sattel und hoffte mit Hilfe der Holländer sich auch der Vormundschaft der Hanse entwinden zu können. Er gewährte ihnen freien Verkehr. Die wendischen Städte fürchteten für ihren nordischen Handel und lenkten ein. Im Waffenstillstand zu Kopenhagen 1441 verzichtete die Hanse auf Durchführung der gegen die holländische Schiffahrt gerichteten Verordnungen. Das politische Ergebnis des Krieges war also eine Niederlage der Hanse.

Auch weiterhin blieben die Anstrengungen der Hanse, den Stapelverkehr und damit den wertvollsten Teil ihres Ostseehandels in den alten Bahnen unter ihrer Aufsicht zu halten, vergeblich. Das früher mehrmals mit Erfolg angewandte Mittel, den Stapel vorübergehend in die Nachbarschaft zu verlegen, um Brügge und Flandern zur Nachgiebigkeit gegen hansische Forderungen zu zwingen, versagte bei dem letzten Versuch (Stapelverlegung nach Deventer und Utrecht 1452—57) völlig, weil die Nachbargebiete jetzt ebenso unter burgundischer Hoheit standen wie Brügge selbst. Ebensowenig hatte die Hanse Glück, als sie umgekehrt versuchte, Brügge und den flandrischen Ständen gegen den Herzog den Rücken zu stärken, indem sie durch Zwang den Brügger Handel belebte und das Kontor durch eine Neuordnung mit erweiterten Befugnissen ausstattete. Hansische Güter sollten fortan nur in hansische Schiffe verfrachtet, Stapel- und Ventegut bei der Beförderung nach Westen reinlich getrennt bleiben. Alles eigentliche Stapelgut wurde auf den Weg über Lübeck-Hamburg verwiesen und durfte nur auf den Stapel zu Brügge gebracht werden. Den Holländern und den Sundfahrern überhaupt blieb also nur die Verfrachtung des Ventegut, der billigen Massenware. Das war der wesentliche Inhalt der Stapelzwangsbestrebungen, die in der großen „Reformacie" des Stapels von 1470 zusammengefaßt wurden. Niemals ist es klarer zum Ausdruck gekommen, daß die hansischen Staatsmänner die eigentümliche Lage Lübecks und Hamburgs in der Übergangszone zwischen Ostsee und Westsee dazu benutzen wollten, der Hanse das Monopol auf die russisch-baltische Ausfuhr und auf die Tucheinfuhr nach dem Osten zu erhalten. Tatsächlich fiel der Vorteil der Hanse mit dem Lübecks zusammen,

aber Neid und Mißgunst deuteten das Verhalten Lübecks, als ob es nur Gewinn für sich suche. Die heftigste Gegnerschaft ging von Köln aus. Kölns Handel befand sich seit dem Ende des 14. Jahrhunderts im Niedergang. Da die Stadt nach Brabant alte und rege Handelsbeziehungen unterhielt, erhoffte sie gerade von einer Auflösung des Brügger Stapels, von einer Abwanderung des Stapelverkehrs nach Antwerpen eine Neubelebung ihres Handels. Die Schwächung des Brügger Kontors war ihr ferner deshalb willkommen, weil Lübecks Einfluß darin mehr als ihr eigener zur Geltung kam. Als das Aufsichtsrecht des Kontors über den gesamten hansischen Handel in den Niederlanden auf Betreiben Lübecks durch die Verordnung wirksam gemacht wurde, daß die hansischen Kaufleute auf allen niederländischen Märkten den Kontorschoß entrichten sollten, weigerte sich Köln, den Schoß zu zahlen. Ja, es verletzte die vornehmsten Grundsätze hansischer Gemeinschaft, indem es den Schoßstreit vor das Gericht des burgundischen Herzogs brachte. Das verräterische Verhalten der Kölner im Kampfe mit England machte es schließlich der Hanse zur gebieterischen Pflicht, das widerspenstige Glied aus ihrer Gemeinschaft auszuschließen.

Das Verhältnis der Hanse zu England bietet vielleicht das augenfälligste Beispiel der Überlegenheit hansischer Diplomatie über die auf dynastische Ziele gerichtete Politik eines mittelalterlichen Feudalstaats. Die Engländer unterhielten Verkehr mit Danzig. Sie holten dort Korn und Holz und erschienen seit der Mitte des 14. Jahrhunderts Jahr für Jahr in größerer Zahl. Auch die Gastreisen englischer Ritter und Prinzen zum deutschen Orden, in dessen Diensten sie sich im Kampfe gegen die Litauer die Sporen verdienten, trugen dazu bei, die Beziehungen zwischen Preußen und England besonders eng zu knüpfen. Unter Eduard III. blühte die englische Tuchweberei auf. Damit brach eine neue Zeit für den Handel der Engländer an. Sie begannen, planmäßig Absatzgebiete zu suchen. In der Gesellschaft der Merchant Adventurers, der „Wagenden Kaufleute", trat der Hanse zum ersten Male eine Organisation des englischen Wagehandels entgegen. Seit 1388 besaßen diese ein eigenes Versammlungshaus in Danzig, drei Jahre später bestätigte Richard II. ihren dortigen Ältermann. Das Vordringen der englischen Tuchhändler wurde von der Hanse mit

scheelen Blicken betrachtet. Es kam zu heftigen Zusammenstößen, zum Abbruch der Handelsbeziehungen (1388, 1404/5). Der Widerstand der Hanse war zunächst nicht sehr erfolgreich. Denn der Orden neigte aus Freundschaft zum englischen Königshaus und Rittertum dazu, die Engländer zu begünstigen, und die preußischen Städte, obwohl der hansischen Monopol- und Gästepolitik geneigt, waren doch allzugern bereit, um augenblicklicher Vorteile willen die allgemeine Sache der Hanse preiszugeben. Trotzdem machten die Engländer im 15. Jahrhundert keine guten Fortschritte. Die englischen Könige waren durch ihre Pläne gegen Frankreich und durch den Streit der Herrscherhäuser in Anspruch genommen, die englische Kaufmannschaft fand an ihnen keinen stetigen und festen Rückhalt. Da der Gegensatz gegen Frankreich den englischen Handel im Südwesten stark behinderte, war er um so mehr darauf angewiesen, sich die Ausfuhrwege nach Norden und Osten offenzuhalten. Es hätte einer geschickten Verhandlungskunst nicht allzu schwer fallen müssen, die Gegensätze zwischen der Hanse und Burgund, oder zwischen der Hanse und Dänemark zum Vorteil Englands auszubeuten. Aber das gelang den Engländern nicht. Brutale Gewalttaten gegen Deutsche und Dänen, die zweimalige Wegnahme der hansischen Baienflotte verbesserten die Lage des englischen Handels wenig. Sie sind aber insofern vorbildlich gewesen, als sie schon jene geschickte Ausnutzung populärer Lieblingsvorstellungen (hier der „Herrschaft über die narrow seas“) zugunsten der Habgier eines kleinen Kreises führender Persönlichkeiten verraten, die später für die englische Politik so bezeichnend gewesen ist. Auch die beispiellose Unehrlichkeit, die sie bei den Schadenersatzverhandlungen an den Tag legten, zeigt, daß die Engländer des 15. Jahrhunderts nicht so verschieden von denen des 20. waren, wie häufig behauptet wird. Lübeck wartete geduldig den günstigen Augenblick zur Vergeltung ab. Und dieser kam, als König Christian von Dänemark 1468 englische Schiffe durch Danziger Kaper, die er in seine Dienste genommen, beschlagnahmen ließ, um sich für englische Gewalttätigkeiten auf Island schadlos zu halten. Die Engländer schoben ergrimmt die Schuld auf die Hanse, schlossen den Stalhof, belegten alles hansische Gut mit Arrest und die deutschen Kaufleute mit schweren Geldstrafen. Aber der Zeitpunkt war schlecht gewählt. Lübeck sah die Hanse, auch die sonst eigenbrödlerischen

Preußen, geschlossen auf seiner Seite. Nur Köln fiel aus Haß gegen Lübeck der Hanse in den Rücken, paktierte gesondert mit den Engländern. Der englische Bürgerkrieg setzte die Hanse in den Stand, den Gegensatz der zwei Mächtegruppen auszunutzen, die sich um die rote und die weiße Rose scharten. Ihr Kampf gegen England wurde zu einem Kampf gegen die Lancasters, gegen Warwick und seinen Gönner, Ludwig XI. von Frankreich. Auf der anderen Seite verfolgte Karl der Kühne von Burgund gerade Angriffspläne gegen das deutsche Reich, brauchte dazu aber Frieden mit der Hanse und vermittelte ein Abkommen mit seinem Bundesgenossen, dem landesflüchtigen York, Eduard IV. Der König, sonst ein Freund des englischen Kaufmannsstandes, konnte nur mit Hilfe der hansischen Seemacht den verlorenen Thron zurückgewinnen. Geleitet von hansischen Seglern, führte er sein Heer von den Niederlanden nach England hinüber. Der unerwartete Ausgleich zwischen der Hanse und Frankreich mußte Eduard vollends davor warnen, durch Bruch seiner Zusagen die Städte auf die Seite seiner Gegner zu treiben. Das Endergebnis war ein glänzender Sieg der hansischen, vom Lübecker Bürgermeister Heinrich Castorp meisterhaft geleiteten Diplomatie. Im Frieden zu Utrecht 1474 bestätigte England aufs neue die hansischen Privilegien in vollem Umfang und überließ der Hanse zum Ersatz ihres Schadens die Stalhöfe zu London, Boston und Lynn als dauerndes Eigentum. Der Friede hat die Vorzugsstellung der Hanse in England noch einmal für mehr als drei Menschenalter befestigt. Der englische Kaufmann in Danzig dagegen blieb dem Druck des städtischen Gästerechts unterworfen.

Auch in anderer Beziehung bildet der Utrechter Friede einen Markstein in der Geschichte der Hanse.

Köln hatte das Spiel verloren. Es mußte nachgeben und erlangte auf der Tagfahrt zu Bremen 1476 unter ziemlich glimpflichen Bedingungen Wiederaufnahme in die Hanse. Man wollte nicht den ohnehin bitteren Zwist durch die äußerliche Demütigung eines so wichtigen Mitglieds verewigen. Trotzdem hat der Kölner Schoßstreit noch lange vergiftend in der Hanse nachgewirkt.

Dagegen gelang es der Hanse nicht, den Holländern in der Frage des Ostseehandels ihren Willen aufzuzwingen. Nach der letzten Stapelverordnung hätten die Holländer ihre eigenen Tuche,

soweit sie zur Ausfuhr nach dem Osten bestimmt waren, sämtlich zuvor auf den Stapel nach Brügge bringen müssen. Das war für sie unannehmbar. Sie setzten es bei den Verhandlungen in Utrecht durch, daß sie bis auf weiteres vom Stapelzwang befreit blieben. Damit war der letzte Versuch der Hanse, die alte Zusammenfassung des Ostwesthandels in Brügge zu erneuern und zu befestigen, zum Mißlingen verurteilt. Allzusehr widerstrebte hier ihre Handelspolitik dem natürlichen Gang der Entwicklung. Der Verkehr neigte nun einmal zu einer gleichmäßigeren Ausbreitung über die verschiedenen Provinzen der Niederlande. Noch konnte man zweifelhaft sein, welchem Platze der Löwenanteil vom Erbe Brügges zufallen werde. Antwerpen übte durch seine freie Handelsverfassung große Anziehungskraft auf die fremden Kaufmannschaften aus. 1446—50 machten sich hier die englischen Merchant Adventurers heimisch, 1459 siedelten die Portugiesen und Venetianer über, um die Wende des Jahrhunderts ließen sich die Oberdeutschen nieder, und 1468 erwarb auch der hansische Kaufmann ein eigenes Haus. Die Scheldestadt wurde mehr und mehr ein Mittelpunkt des Tuch- und Kolonialwarenhandels, sowie des Geldverkehrs. Dagegen entwickelte sich Amsterdam zum größten Getreidemarkt und Schiffahrtsmittelpunkt der Niederlande.

Der Utrechter Friede hatte noch einmal aller Welt gezeigt, daß die Hanse eine Macht sei, die im Widerspiel der europäischen Politik entscheidend mitzusprechen hatte. Aber überall wuchsen neue Gegner und Wettbewerber empor, und man kann nicht sagen, daß der Zunahme des äußeren Druckes erhöhte Einigkeit und Festigung im Inneren entsprach.

V.

Der Untergang der Hanse.

Die Handelsmacht der niederdeutschen Städte gründete sich auf ihre Selbständigkeit. Diese wieder war eine Folge davon, daß die deutschen Könige den Gliedern des Reichs ungewöhnliche Freiheit der Entwicklung verstatten mußten, um ungestört nach der Kaiserkrone und nach der Weltstellung streben zu können, die der Besitz Italiens ihnen zu verbürgen schien. Auf die gleiche Ursache ist aber auch das Aufkommen der europäischen Nationalstaaten zurückzuführen. Indem das weltliche und das geistliche Haupt des Abendlandes, Kaiser und Papst, im Ringen um die Leitung der Universalmonarchie ihre Kräfte erschöpften, wurde das Weltreich des Westens selbst zu einem Phantom; die einzelnen Völker Europas schufen aus sich heraus lebenskräftige Staatsgebilde, und es entstand jenes Nebeneinander von Staaten, das bis zur Gegenwart die politische Form Europas geblieben ist. Naturgemäß brauchten die Nationalstaaten längere Zeit als die Stadtstaaten, bis sie im Innern gehörige Gestalt gewonnen hatten und nun nach außen wirksam auftreten konnten; sobald dies aber geschehen, zeigte sich, daß sie weit mächtiger, an Kräften reicher waren als die in ihrer Vereinzelung hilflosen deutschen und italienischen Bürgerrepubliken. Im 16. Jahrhundert kommt diese Entwicklung völlig zum Durchbruch, das Zeitalter der Universalmonarchie und des Lehnstaats ist zu Ende, das der Nationalstaaten beginnt. Gern werden die überseeischen Entdeckungen um die Wende des 15. Jahrhunderts als die Triebkräfte bezeichnet, die Europa umgestaltet haben. Aber diese Unternehmungen sind viel weniger eine Ursache der veränderten Richtung der europäischen Geschichte, als eine Folge der neuen staatlichen Entwicklung, ein Ausdruck des Strebens der Nationalstaaten nach Macht und Ausdehnung. Die Anschauung, daß die Macht der Krone sich am

sichersten auf Gewerbe und Handel des heimischen Bürgertums stütze, daß das Geldwesen des Staates am reichlichsten aus dieser Quelle gespeist werde — im 15. Jahrhundert von einzelnen Fürsten mehr geahnt als folgerichtig vertreten — wird im Laufe des 16. Jahrhunderts Gemeingut fürstlicher Denkweise; im 17. Jahrhundert findet sie als System des Merkantilismus ihre theoretische und praktische Vollendung. Was bisher den Vorzug der deutschen Städte ausgemacht hatte, ihre Unabhängigkeit, wurde diesen neuen, übermächtigen staatlichen Gewalten gegenüber ihr Verhängnis.

Der erste gefährliche Angriff auf den Kern der hansischen Handelsstellung, das Monopol des Ostseehandels, ging von den Holländern aus. Es war der Hanse nicht gelungen, die Holländer von der Tuchzufuhr unter Umgehung des Stapels, von der Livlandfahrt, von der Beteiligung am russischen Handel fernzuhalten, sie auf die zwar umfangreiche, aber für die hansische Handelsherrschaft weniger wichtige Korn- und Holzschiffahrt von Danzig zu beschränken. Fast Jahr für Jahr nahm die Zahl der holländischen Sundfahrer zu, sie übertraf mit etwa 500 jährlich durchpassierenden Schiffen um die Wende des 15. Jahrhunderts (1497) wahrscheinlich schon die Zahl der hansischen[1] und erreichte 40 Jahre später (1539) bereits das erste Tausend. Zwar kommt es auf diese Zahlen unmittelbar weniger an, denn es handelte sich nicht in erster Linie um einen Gegensatz der Schiffahrt, sondern des Handels. Aber sie lenken den Blick auf die Stelle, wo schließlich die Entscheidung fallen mußte. Nachdem der Versuch, die Holländer mittelbar durch Erneuerung des Brügger Stapels fernzuhalten, mißglückt war, schien es immer noch möglich, ihnen an den Toren der Ostsee, im Sunde, mit Gewalt den Eingang zu erschweren. Voraussetzung dazu war, daß die Hanse in den Schlüsselbewahrern des Sundes, den dänischen Königen, Bundesgenossen fand.

Aber gerade das war nicht der Fall. Die politische Vormundschaft der Hanse, eine Folge ihrer wirtschaftlichen Herrschaft, mußte die Könige immer geneigt machen, die Holländer zu begünstigen. Das war schon unter Erich von Pommern an den Tag getreten, und das wurde noch deutlicher, als Christian I.

[1] Die in den Sundzollregistern 1497 verzeichnete Zahl von 277 hansischen Schiffen (einschließlich der niederländisch-süderseeischen Hansestädte) ist infolge unvollständiger Anschreibung sicher zu niedrig.

1460 schließlich doch erreichte, was die Hanse seinen Vorgängern mit aller Kraft verwehrt hatte, die Vereinigung Schleswig-Holsteins mit Dänemark. Schon im Jahre darauf verlieh Christian den Amsterdamern ein Privileg für den Überlandverkehr auf der Strecke Husum–Flensburg, die als Konkurrenz zur Hamburg–Lübecker Landstraße gedacht war. Die nächsten vier Jahrzehnte blieben die Beziehungen zwischen der Hanse und Dänemark zwar äußerlich freundschaftliche. Aber bald nach Beginn des neuen Jahrhunderts kam es zum Bruch. König Hans warf den wendischen Städten Begünstigung der aufständischen Schweden vor. Es ist die typische Konstellation: auf der einen Seite die Hanse und das unionsfeindliche Schweden, auf der anderen Dänen und Holländer.

Drei Seekriege hat Lübeck in kurzen Abständen hintereinander in dänischen Gewässern geführt, um die Herrschaft über den Sund zu behaupten. Wie bei der Entstehung der Hanse, wie in den Tagen Waldemars des Siegers, Erich Menveds, Waldemar Atterdags, Erichs von Pommern, so ist auch bei ihrem Untergang das Verhältnis zu Dänemark von entscheidender Bedeutung gewesen.

Im ersten Krieg (1510—11) glückte es Lübeck zwar, den Holländern ungewöhnlich schwere Verluste zuzufügen, aber der Erfolg war ohne Dauer. Mit Christian II. bestieg 1513 ein König den dänischen Thron, der entschlossen war, den neuen Anschauungen von Fürstenmacht und Königswürde zum Siege zu verhelfen, den Einfluß des Adels und der Geistlichkeit zu brechen, Bürgertum, Gewerbe und Handel zur Stütze der Krone zu machen. Er begnügte sich nicht mit der Absicht, der Hanse ihren dänischen Handel zu nehmen, er wollte durch ein weitverzweigtes System großer Handelsfaktoreien den Ostseehandel unter dänische Herrschaft bringen. Als Helfer dazu waren ihm die Holländer willkommen. Aber dem hohen Flug der Pläne entsprach nicht die Umsicht und Stetigkeit in der Ausführung. Christian scheiterte daran, daß er zwei Ziele zugleich verfolgte, auf deren jedes allein er seine volle Kraft hätte verwenden müssen. Er wollte nicht nur den Handel der Hanse an sich reißen, sondern durch rücksichtslose Gewalt die Union in wirkliche unumschränkte Herrschaft über Schweden und Schleswig-Holstein verwandeln. Seine kurzsichtige Politik aber brachte selbst Gegner wie Lübeck und Danzig zusammen, zwischen denen sonst wegen ihrer verschiedenen Stellung zum holländischen

Handel, ein gespanntes Verhältnis obwaltete. Lübische Schiffe führten den landflüchtigen Gustav Wasa nach Schweden zurück. Als dieser mit seinen Bauern aus Dalarne vor Stockholm erschien, als eine städtische Flotte sich drohend in den Sund legte, Jütland zum Schleswig-Holsteiner Herzog abfiel, da fühlte der letzte Unionskönig den Boden unter den Füßen wanken. Als Flüchtling fand er Aufnahme in den Niederlanden (1523).

Niemals schien Lübecks Stellung im Norden glänzender und sicherer befestigt als jetzt. Die hansischen Privilegien wurden von den beiden Königen, die Lübeck „gemacht" hatte, Friedrich I. und Gustav Wasa, glatt anerkannt, von dem letzteren sogar zu einem förmlichen Handelsmonopol in Schweden erweitert. Aber es bestätigte sich die alte Erfahrung, daß Völkerbefreier und Königsmacher von ihren Geschöpfen selten Dank ernten. Mit unausweichlicher Sicherheit mußte die Lage der Dinge beide Könige dazu bringen, den Holländern ihre Gunst zuzuwenden, um dem hansischen Einfluß die Wage zu halten. Friedrich I. hat tatsächlich mehr getan, den heimischen Bürgerstand zum Schaden der Hanse auf eigene Füße zu stellen, als Christian II. Und für Gustav Wasa war schon der hochfahrende Ton, den man in Lübeck gegen ihn anschlug, und die Ausbeutung, der er sich preisgegeben sah, Anlaß genug, sein Wort zu brechen und mit den Holländern einen Handelsvertrag zu schließen.

Unter den Bürgern der Travestadt gewann damals die demokratische Richtung im Zusammenhang mit radikal-protestantischen Strömungen die Oberhand. Ihr Wortführer war Jürgen Wullenwever, das Musterbild eines selbstgefälligen Demagogen, der die Menge mit großen, doch hohlen Worten berauschte, gewiß ein Mann, dem man nicht ehrlichen Glauben an die Wahrheit seiner Sache absprechen darf, aber seiner radikalen Grundrichtung nach zu einer leidenschaftlichen, unüberlegten, abenteuerlichen Politik neigend. Er drängte dazu, die ewig drohende holländische Gefahr durch rasche Gewalt endgültig zu beschwören. Die Niederländer unterstützten die Parteigänger Christians II. bei ihren Seeräubereien, leisteten schließlich dem landflüchtigen König selbst bei seinem Versuch, den verlorenen Thron zurückzugewinnen, Vorschub. Das brachte den Kampf wieder zum Ausbruch, führte naturgemäß auch König Friedrich auf Lübecks Seite. Sonst aber hatte die Stadt

wenig Hilfe zu erwarten. Danzig und Hamburg bangten um ihren niederländischen Verkehr, und Gustav Wasa hob, durch unkluge Forderungen Lübecks gereizt, die unlängst so freigebig erteilten Privilegien kurzerhand auf.

Die Lage hätte von Lübeck eine vorsichtige, zurückhaltende Politik erfordert, wie sie bis vor wenigen Jahren üblich gewesen. Statt dessen gab der plötzliche Tod Friedrichs I. den abenteuerlichen Plänen Wullenwevers freien Raum. Er dachte an nichts Geringeres, als Lübeck durch Einsetzung zweier Schattenkönige, der Grafen Christoph von Oldenburg und Johann von Hoya, in Dänemark und Schweden zur Herrin des Sundes und der nordischen Reiche zu machen, der Stadt eine Stellung zu geben, wie sie selbst der Kölner Konföderation nach dem Stralsunder Frieden 1370 nicht zugefallen war. Aber schon dieser Vergleich zeigt, wie vermessen Wullenwevers Gedanken waren, wie wenig ihnen das Kräfteverhältnis entsprach. Damals hatte Lübeck im Verein mit sämtlichen deutschen Seestädten von der Düna bis zum Rhein gewirkt, hatte Niederländer und Schweden auf seiner Seite gehabt. Jetzt weigerte sich der größte Teil der Hanse, Lübecks Bemühungen als Vertretung hansischer Interessen anzuerkennen. Nur die drei wendischen Schwesterstädte, Wismar, Rostock und Stralsund, wo ebenfalls eine demokratische Strömung zur Herrschaft gekommen war, leisteten geringe Kriegshilfe. Und selbst hier wurden Stimmen laut, daß es Lübeck nicht ehrlich meine. Tatsächlich läßt sich angesichts der ganz veränderten Verkehrsverhältnisse nicht leugnen, daß Lübeck in der Hauptsache nur seinen eigenen Vorteil vertrat, als es durch seine Flotte den Sund sperrte, Hamburgern und Stralsundern ebensowohl wie Niederländern den Durchgang verwehrte, den Verkehr nach der Trave verwies. Es war eine Utopie, die Ostseeschiffahrt auf den Stand zurückschrauben zu wollen, auf dem sie sich hundert Jahre früher befunden hatte.

So sah sich Lübeck fast allein einem dänisch-schwedisch-niederländischen Bündnis gegenüber. Auf der Flotte beruhte, wie ehedem, Lübecks Macht und Hoffnung, aber unter der demokratischen Herrschaft war auch auf dieser eine bedenkliche Zuchtlosigkeit eingerissen. Im Juni 1535 erlag sie bei Bornholm und im Svendborgsund der vereinigten Flotte der drei nordischen Reiche unter dem

dänischen Admiral Peder Skram. Gleichzeitig erlitt Lübecks dänischer Scheinkönig Christoph von Oldenburg durch Christian III., Friedrichs I. Sohn und Nachfolger, bei Assens auf Fünen eine vernichtende Niederlage.

In der „Grafenfehde“ ist die hansische Seegeltung zu Grabe getragen worden. Es war der letzte Seekrieg, den Lübeck, vermeintlich wenigstens, um die Sache der Hanse und im Bunde mit anderen Städten geführt hat; der Ausgang zerstörte gründlich die überkommenen Vorstellungen von städtischer Kriegsmacht und Kraft. Den Holländern gegenüber hatte die Hanse das Spiel unwiderruflich verloren. Schon auf dem Tage zu Hamburg 1534 hatte Wullenwever vor ihren sehr bestimmt und ruhig vorgetragenen Forderungen den Rückzug antreten müssen. Sie waren des Rückhalts der burgundisch-kaiserlichen Regierung sicher. Ihr Einvernehmen mit Christian III. wurde zwar bald nach seinem Siege getrübt, weil der König auf die Seite der Gegner des Kaisers trat. Als er aber zehn Jahre später seinen endgültigen Frieden mit Karl V. und den Holländern machte (Speirer Vertrag 1544), da wagte Lübeck überhaupt nicht mehr dazwischen zu treten. Von einer Beschränkung der holländischen Ostseeschiffahrt und des holländischen Handels in den nordischen Reichen konnte fortan nicht mehr die Rede sein. Im Zusammenhang mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung Europas gewann auch der Ostseeverkehr ganz bedeutend an Umfang. Aber dieser Zuwachs kam zum größten Teile den Niederländern zugute. Die Zahl ihrer Schiffe, die den Sund passierten, verdreifachte sich in den zweiundzwanzig Jahren zwischen dem Speirer Frieden und dem Ausbruch des Aufstandes, stieg von 1000 auf 3000.

Während sie dem Vordringen dieses Wettbewerbers ohnmächtig zuschauen mußte, wurde die Hanse auch der alten Grundlagen ihres russischen Handels beraubt. Schon im 15. Jahrhundert war eine gewisse Spannung zwischen Lübeck und den livländischen Städten eingetreten. Diese zeigten das Bestreben, den Verkehr der Lübecker und der Westdeutschen möglichst auf die Küstenplätze zu beschränken, ihre Bürger als unumgängliche Handelsvermittler zwischen den Russen und allen fremden Gästen, mochten sie zur Hanse gehören oder nicht, einzuschieben. Das war ihnen freilich nicht völlig gelungen; auf dem Kontor von Nowgorod und auch

in Polozk konnte noch immer jeder Hansegenosse unmittelbar mit den Russen in Verbindung treten. Doch die Tage des Nowgoroder Freistaats waren gezählt. 1494 schloß Iwan III. von Moskau das Kontor und schleppte die Insassen in langjährige Gefangenschaft. Seit dieser Zeit verdoppelten sich die Anstrengungen der Livländer, den russischen Ausfuhrhandel in den Mauern ihrer Städte zu sammeln, die zur See anlangenden deutschen Kaufleute aber allem hansischen Gemeinsinn zum Trotz in Kauf und Verkauf von den Russen entfernt zu halten. Der Gegensatz verschärfte sich noch dadurch, daß die Livländer sich gern der holländischen Schiffe mit ihren billigen Frachten bedienten, vom Stapelverkehr über die Trave nach lübischer Forderung nichts wissen wollten. Der unglückliche Ausgang der Grafenfehde äußerte auch hier seine Wirkung; 1539 verboten die livländischen Städte ganz allgemein den Gästehandel. Um so eifriger betrieben die Lübecker die Fahrt nach dem nichthansischen Narwa, wo sie direkten Austausch mit den Russen unterhalten konnten, wie früher in Nowgorod. Natürlich bezeugten die Livländer darüber lebhaftes Mißvergnügen. Aber sie waren bald nicht mehr Herren ihrer Entschlüsse. Der schwache livländische Ordensstaat wurde um die Mitte des 16. Jahrhunderts eine Beute übermächtiger Nachbarn. Gleichgültig, kampf- und ruhmlos überließ das Deutsche Reich dieses alte deutsche Kolonialland seinem Schicksal. Neben Schweden und Polen, die sich zunächst um das Erbe stritten, erhob im Osten drohend der Moskowiter sein Haupt. Um sich vor den Russen zu retten, warf sich Reval dem Schweden in die Arme. Im Besitze dieses Platzes hoffte Erich XIV. von Schweden den drohenden russischen Ansturm zu brechen, indem er den russischen Handel kontrollierte, die Waffenzufuhr unterband; denn man hatte schon damals das Gefühl, die moskowitische Macht werde unwiderstehlich sein, wenn man ihr die Mittel westeuropäischer Kriegführung zur Verfügung stelle. Daß er dabei den Verkehr der Lübecker besonders hart treffen mußte, war für Erich erst recht ein Ansporn. Er hatte den unausgetragenen Streit und den Haß gegen Lübeck von seinem Vater Gustav geerbt. 1562 ließ er die lübische Narwaflotte wegnehmen und wies die Forderung der Rückgabe mit verletzendem Hohne ab. Die Schiffe anderer Nationen waren weit glimpflicher, mit bloßer Hemmung der Fahrt, davongekommen.

Für Lübeck war die Aufrechterhaltung der Narwafahrt eine Lebensfrage. Es handelte sich dabei kaum mehr um den alten hansischen Stapelhandel nach den Niederlanden, als um die Zufuhr von Nahrungs- und Genußmitteln, Fabrikaten und Rohstoffen aus Deutschland nach Rußland, jedenfalls um lübische Interessen im engeren Sinne. Daß sie dem Russen auch Waffen zugeführt, ist zwar oft behauptet, von den Lübeckern aber immer bestritten worden.

Und die Stadt fand Hilfe von einer Seite, von der man es zunächst kaum erwarten sollte. Auch Dänemark hatte, in Erinnerung seiner Teilnahme an der Kolonisation Estlands, seine Ansprüche auf das livländische Erbe angemeldet. Daß dieser Wettbewerber sich hier festsetzte, konnte Schweden nicht dulden. Es wäre dann auf drei Seiten von Dänemark-Norwegen umklammert worden, und ohnehin wußte man in Stockholm, daß die frühere Vormacht der Union das Aufstreben des schwedischen Nebenbuhlers mit bitterer Feindschaft beobachtete. So ist Lübeck Seite an Seite mit seinem alten Gegner Dänemark in den siebenjährigen Nordischen Krieg eingetreten. Man hat an der Trave keine Anstrengung gescheut, gewaltige Kriegsschiffe ausgerüstet und sich in blutigen, siegreichen Seeschlachten des Ruhmes der Väter würdig gezeigt. Aber der Erfolg ist Lübeck versagt geblieben. Wohl wurde ihm im Stettiner Frieden 1570 freie Narwafahrt, freier Handel in Schweden, sogar eine Entschädigung zugebilligt. Aber alles blieb auf dem Papier; die Narwaflotte wurde zwei Jahre später von den Schweden wieder gekapert. Nur unter schweren Opfern ist es Lübeck gelungen, den Verkehr fortzusetzen. Nochmals die Waffen zu erheben, war es nicht imstande. Es war der letzte Seekrieg, den eine Hansestadt überhaupt geführt hat. Eine selbständige, auf eigene Kraft gestützte Politik, wie sie das Kennzeichen wirklicher Mächte ist, konnte die Hanse nicht mehr treiben, ihr Leitstern wurde fortan das kümmerliche Ideal der kleinen und schwachen „Ohnmächte": Die Neutralität um jeden Preis.

Es gereicht den hansischen Staatsmännern nicht zur Unehre, daß sie die Neutralitätspolitik allmählich mit seltener Meisterschaft zu handhaben lernten. Schon im 16. Jahrhundert haben sie aus ihrer Neutralität in den Kriegen zwischen Karl V., dem Herrn der Niederlande, und Frankreich Gewinn gezogen, ebenso im

Kampfe zwischen den aufständischen Niederländern und Spanien. Aber das waren mehr gelegentliche und oft nur vorübergehende Vorteile. Den alten, auf die hansischen Privilegien begründeten Besitz hat man so nicht erhalten können.

Das zeigte sich bei der Auseinandersetzung mit England. Die ersten Tudors hatten es trotz mancher merkantilistischen Anwandlungen im Verhältnis zur Hanse meistens beim alten belassen. Heinrich VIII. war viel zu sehr mit seinen dynastischen Projekten, seinen Heirats- und kirchlichen Reformplänen beschäftigt, als daß er dieser Frage eingehende Aufmerksamkeit hätte schenken können. Das änderte sich erst, als 1551 das Mitglied der Merchant Adventurers Sir Thomas Gresham, ein schlauer Rechner und gewiegter Kaufmann, zum königlichen Finanzagenten in Antwerpen ernannt wurde. Seitdem war der Bund zwischen Krone und Kaufmannsstand in England fest begründet. In Königin Elisabeth und ihrem Minister William Cecil, Lord Burleigh, fand Gresham die geistesverwandten, verständnisvollen Förderer seiner Absichten. Diese liefen darauf hinaus, nicht nur die alten Vorrechte der Hanse in England zu beseitigen, sondern den englischen Kaufleuten im unmittelbaren Verkehr mit ihren Verbrauchern ein großes Absatzgebiet für ihre Tuche in Deutschland zu erobern. Mit anderen Worten, der Wagehandel der Hanse mit England sollte zerstört, die Deutschen auf den bloßen Wartehandel (Passivhandel) beschränkt werden.

Schon unmittelbar vor dem Regierungsantritt Elisabeths, 1557, wurden die Zollvorrechte der Stalhofskaufleute aufgehoben, die Hanse im Tuchzoll den Engländern, beim Verkehr mit Antwerpen sogar schlechter als diese gestellt. Aller Einspruch verhallte wirkungslos. Die Hanse machte hier dieselbe Erfahrung wie in Dänemark und anderen Ländern: man erklärte einfach, Landesrecht gehe vor Vertragsrecht, die Zeiten hätten sich eben geändert, man könne nicht die eigenen Untertanen aus Rücksicht auf längst veraltete Privilegien benachteiligen. Der Schlag war hart, denn gerade im englischen Handel sicherten die Zollvorteile bisher einen mühelosen, im voraus sicher zu berechnenden Gewinn, und viele kapitalschwache Kaufleute legten hier den Grund zu ihrem Vermögen. Das erklärt die ungewöhnliche Aufregung, die die Maßregel in den Städten hervorrief, den Ruf, nun sei finis

Hansae gekommen. Aber das war erst der Anfang. Als 1564 ein langwieriger Handelskrieg zwischen den Niederlanden und England ausbrach, mußten die englischen Tuchkaufleute Antwerpen räumen und sich nach einem neuen Sitz umsehen. Und da geschah das Unerhörte, daß Hamburg — man kann es nicht anders nennen — Verrat an der Hanse beging, 1557 den Merchant Adventurers einen Court, einen Kaufhof, in seinen Mauern einräumte. Das Vorgehen Hamburgs ist in neuerer Zeit im Hinblick auf den späteren Erfolg als ein Muster unabhängiger, weitblickender Politik gerühmt worden. Tatsächlich entsprang es den engherzigsten Beweggründen, zielte lediglich auf Mehrung der städtischen Zollgefälle. Allerdings hat Hamburg später von seiner Stellung als Stützpunkt des englischen Einfuhrhandels Vorteil gehabt, aber auf Kosten seines Eigenhandels und zum schweren Schaden der Hanse. Indem es die Grundsätze des Gäste- und Stapelrechts um augenblicklichen Vorteils willen preisgab, öffnete es den Engländern den bisher fest verschlossenen Zugang zum Inneren Deutschlands. Man sprach es in Hamburg geradezu aus: man wolle lieber auf die Hanse als auf die Engländer verzichten.

Die Hanse hat den Kampf trotzdem aufgenommen, und Männer wie der hansische Syndikus Dr. Sudermann und der Londoner Kontorsekretär Georg Lisemann haben ihn mit Mut und nicht ohne Geschick geführt, staatsmännische Einsicht allerdings manchmal vermissen lassen. Die Einzelheiten des Streits würden uns hier zu weit führen. Der endliche Ausgang konnte nicht zweifelhaft sein. Man wußte in England ganz genau, daß hinter den Städten keine wirkliche Macht mehr stand. Zweimal hat Lübeck versucht, das Reich für Verteidigung der hansischen Rechte aufzurufen, auch erreicht, daß die Engländer zeitweise Hamburg verlassen mußten, sogar vom Boden des Reichs verbannt wurden. Aber englische Bestechung und die Machtlosigkeit des Reichs haben weiteren Erfolg verhindert. Ohnmächtig mußten die Städte es mit ansehen, wie Drake und Norris 1589 vor der Mündung des Tajo eine reichbeladene hansische Getreideflotte wegnahmen. 1598 wurden die letzten Freiheiten der Hanse in England aufgehoben, der Stalhof mit Beschlag belegt. Man hat das Gebäude den Städten später wieder zurückgegeben, aber es war in London

seitdem nur noch als rheinische Weinschenke bekannt. Mit dem hansischen Wagehandel nach England war es vorbei.

Wie Elisabeth in England, so hat Christian IV. in Dänemark und Norwegen mit den hansischen Privilegien aufgeräumt. Seiner leidenschaftlichen Gemütsart war es eine Lust, die Städte dabei mit besonderer Brutalität, mit verletzender Nichtachtung zu behandeln. Es dünkte ihn eine unerträgliche Beeinträchtigung fürstlicher Würde, mit „Krämern und Krauthökern" überhaupt auf gleichem Fuß zu verkehren, Verträge zu schließen. Die blühende Islandfahrt der Hamburger hat er 1601 durch einen Federstrich beseitigt, die Privilegien der Lübecker einfach nicht mehr anerkannt, ihnen 1604 auch die Sundzollfreiheit genommen. Der einst so bedeutende Schonenverkehr der Hansen und Niederländer hat gleichzeitig infolge des Rückganges der Fischerei sein Ende gefunden.

Durch den Verlust der Privilegien in Rußland, Schweden, Dänemark, Norwegen, England war das hansische Handelsgebäude seiner Grundlagen beraubt. In den Niederlanden hatte schon der Verfall des Brügger Stapels und Kontors zersetzend gewirkt. Der größere Teil der hansischen Kaufmannschaft ist nach Antwerpen übergesiedelt, aber das Brügger Kontor ist eigentlich niemals offiziell dahin verlegt worden. Um die Mitte des Jahrhunderts bemühte sich der hansische Syndikus Dr. Sudermann, wie auf anderen Gebieten so auch hier der Hanse durch straffere Ordnung des Handels neues Leben einzuflößen. Seine Tatkraft setzte es durch, daß in den 1560er Jahren in der Scheldestadt ein gewaltiges Kontorgebäude errichtet wurde, das hinfort nach dem Muster des Stalhofs oder der Deutschen Brücke der gesamten hansischen Kaufmannschaft als gemeinsame „Residenz" dienen sollte. Aber als der Bau fertig war, ein „stolzer königlicher Palast", wie der Italiener Guicciardini rühmte, brausten schon die Stürme des Aufstands über das Land hin; 1576 trieb die spanische Furie die wenigen Kontorinsassen hinaus. Als Kaserne und Hospital mißbraucht, hat Sudermanns Lieblingsschöpfung niemals ihrem eigentlichen Zweck gedient. Mit der Scheldesperre welkte Antwerpens Blüte und mit dieser der hansische Handel in den Niederlanden dahin.

Es ist freilich ein volkstümlicher Irrtum, daß der Nieder-

gang der Hanse, als politischer Einrichtung, ohne weiteres einen Niedergang des Handels der Hansestädte nach sich gezogen habe. Das ist durchaus nicht überall der Fall gewesen. Das 16. Jahrhundert war auf fast allen Gebieten der menschlichen Wirtschaft eine Zeit gewaltiger Steigerung und Massenausdehnung. Die größere Sicherheit und Ruhe unter der Hut des neuen fürstlichen Beamtenstaates ließ die Bevölkerung anschwellen und gab der jungen Macht des Kapitalismus Raum, auf Handel und Verkehr belebend zu wirken. Die Getreideausfuhr Danzigs stieg im Laufe des 16. Jahrhunderts auf das Sechsfache, von 20 000 auf 120 000 t, der gesamte Verkehr durch den Sund westwärts kann um 1600 auf 300 000 t, die Holzausfuhr Norwegens auf 90 000 t geschätzt werden. Das sind Zahlen, die weit über das hinausragen, was uns aus dem 15. Jahrhundert überliefert ist. Und an diesem Wachstum des Verkehrs haben auch die deutschen Städte teilgenommen. Eine besonders weitverbreitete Ansicht schreibt den überseeischen Entdeckungen einen umwälzenden Einfluß auf den europäischen Seehandel zu, ja möchte den Niedergang der Hanse darauf zurückführen und bedauert, daß die Deutschen sich an den Entdeckungsfahrten nicht beteiligt haben. Das ist eine völlige Verkennung der Tatsachen. Die Entdeckungsfahrten waren zumeist staatliche Unternehmungen und verfolgten teils greifbare politische Absichten, teils utopische Ziele, wie die Auffindung der Goldländer Dorado und Kathai. Die Hanse, die ja noch den größten Teil des 16. Jahrhunderts hindurch im Besitze eines ausgedehnten Handels war, hatte nicht den geringsten Grund, auf dergleichen Reisen Geld zu verschwenden. Außerdem lieferten die Gebiete der Neuen Welt, abgesehen von Gold und Zucker, im ersten Jahrhundert noch kaum irgendwelche für den Handel brauchbaren Erzeugnisse. Die Eröffnung des Seeweges nach Ostindien dagegen hat vor allem die Wirkung gehabt, den Handel auf der atlantischen Seite Europas zu beleben, zu ungunsten des Mittelmeerverkehrs. Lissabon und Antwerpen wurden die Hauptmärkte des Gewürzhandels an Stelle Venedigs. Das ist auch den Hansestädten zugute gekommen. Ihre Kaufmannschaft hat, solange Antwerpens Verkehr noch in Blüte stand, im dortigen Gewürzhandel eine führende Stellung behauptet. In den iberischen Königreichen, später auch in Italien, nahm infolge Auswanderung, Vernachlässigung der

Landwirtschaft, Bevorzugung der Schafzucht der Getreidebedarf außerordentlich zu. An der Zufuhr aus dem Ostseegebiet und aus Deutschland haben mehrere deutsche Seestädte, besonders Danzig, Lübeck, Hamburg und das nichthansische Emden hervorragenden Anteil genommen. Namentlich die Reederei und einzelne kapitalkräftige Kaufleute zogen daraus Vorteil. Seit den 1560er Jahren beginnt eine Blütezeit der deutschen „Spanienfahrt", eigentlich der Fahrt nach Lissabon und Setubal, die zum Teil die Fahrt nach den westfranzösischen Salzhäfen und nach England ersetzt. Während des Befreiungskampfes der Niederlande haben die Deutschen ihre neutrale Stellung zwischen den streitenden Parteien unzweifelhaft zu ihrem Vorteil genutzt, sind von spanischer Seite begünstigt, oft allerdings auch mißbraucht worden. Der Verkehr hat sogar eine gewisse Neubelebung hansischer Einrichtungen nach sich gezogen. In Lissabon saß seit 1605 ein Niederdeutscher als Konsul für Ober- und Niederdeutsche, eine hansische Gesandtschaft brachte 1607 aus Spanien einen günstigen Handelsvertrag heim, dessen Versprechungen freilich meist unausgeführt blieben. Das Gedeihen der Spanienfahrt ist auf jeden Fall ein Beweis, daß in der Bürgerschaft der Hansestädte Wagemut und Unternehmungslust durchaus nicht geschwunden waren.

Auf der anderen Seite darf dieser günstige Ausblick nicht darüber täuschen, daß doch auch der hansische Handel auf das Ganze hin angesehen im Niedergang begriffen war. Der hansische Kaufmann hatte einst den Verkehr Rußlands und fast des ganzen Ostseegebietes mit dem Westen allein vermittelt, er hatte, gestützt auf die Privilegien, eine gesicherte und bevorzugte Stellung in den Ländern seines Verkehrsbereiches eingenommen. In dem hansischen Handelssystem, in dem Netz von Kontoren, Faktoreien, Kommissionären, besaß jeder Mann, jeder Stapelplatz, jeder Verkehrsweg seine bestimmte Aufgabe, wie ein Glied in einer Kette. Jetzt sah die Hanse Niederländer, Schweden, Dänen, Franzosen, Engländer, Schotten in der Ostsee als Wettbewerber um die russisch-ostbaltische Ein- und Ausfuhr. Die Engländer hatten außerdem seit 1553 in der Archangelfahrt eine neue Verkehrsstraße nach Rußland erschlossen. Nach dem Fall von Konstantinopel (1453) mußten ferner die Händler aus dem Süden und Südwesten Rußlands (Ukraine, Podolien, Wolhynien, Ruthenien), deren italienische

Handelsfreunde nun vom Schwarzen Meer ausgeschlossen waren, neue Wege nach Westeuropa suchen. Über Breslau hatten sie Beziehungen zur mittel- und oberdeutschen Kaufmannschaft angeknüpft. Das Aufblühen der Leipziger Messen ist mit der Entstehung dieses neuen Ost-Westweges aufs engste verknüpft. Bald zog diese Binnenlinie auch den nordrussischen Pelzhandel an sich. Ihre volle Bedeutung erreichte sie, als der englische Tuchkaufmann über Hamburg bis Leipzig vordrang und in unmittelbaren Austausch mit den Osteuropäern trat. Nicht nur Hamburg, Amsterdam, Antwerpen, auch Leipzig gehört zu den Erben Lübecks und Brügges. Das alte hansische Handels- und Verkehrsgebiet wurde im Norden und Süden von neuen Straßen umgangen. Es ist kein Zeichen besonderer Rückständigkeit, daß der hansische Kaufmann den ungeheuren Verkehrsumwälzungen des 16. Jahrhunderts sich nicht überall anzupassen vermochte. Vor allem waren auch die Maße des Verkehrs erheblich gewachsen, erforderten zum Betrieb größere Kapitalien. Niederländer und Oberdeutsche erfüllten diese Bedingung besser als die Hansen, unter denen der kaufmännische Mittelstand immer vorgeherrscht hatte. Die (man verzeihe den modernen Ausdruck) „Mittelstandspolitik" der Hanse zeigte jetzt ihre Kehrseite. Ferner ist zu bedenken, daß die vielen Kriege und Verkehrsneuerungen im 16. Jahrhundert eine fortwährende Verschiebung der Verschiffungshäfen und Umschlagplätze nach sich zogen. Bald ging die russische Ausfuhr über Reval und Riga, bald über Narwa oder Archangel, bald war der Sitz der englischen Tuchhändler in Antwerpen, bald in Emden oder Hamburg. Der hansische Kaufmann war gewohnt, unter den Ansässigen des Umschlagplatzes einen festen Kommissionär zu haben (s. oben S. 57). Er konnte diesen raschen Änderungen nicht folgen, verlor die Übersicht. Überhaupt war ihm der Niederländer und Engländer darin überlegen, daß er sich meist einer bestimmten Warengattung ausschließlich widmete, etwa dem Korn- oder Tuchhandel, und da natürlich besser imstande war, die Bezugs- und Absatzbedingungen zu erkunden, die Spesen zu kalkulieren, seinen Wettbewerber zu unterbieten, als wenn er, wie die Hansen, mit allen Waren eines bestimmten Verkehrsgebietes handelte. Die Warenspezialisierung siegte im Handel über die geographische Spezialisierung. So kam es, daß viele hansische Kaufleute zu

bloßen Krämern herabsanken; so erklärt sich jene Dürftigkeit, jenes engherzige Kleben am Hergebrachten, an der gewohnten „Nahrung", jener Mangel an Unternehmungsgeist, der für den Handelsstand der Ostseestädte im 17. und 18. Jahrhundert so bezeichnend ist.

Nachdem der ostwestliche Zwischenhandel der Hanse verloren gegangen war, hätte sie versuchen können, die Vermittlung der deutschen Ein- und Ausfuhr zu ihrer Hauptaufgabe zu machen. Der Bedarf an Kolonialwaren und Rohstoffen, die jetzt hauptsächlich über Hamburg ins Innere Deutschlands gelangten, stieg andauernd, und wenn es gelang, die Leistungsfähigkeit des deutschen Gewerbes zu steigern, so brauchte man um Gegenwerte bei der Ausfuhr nicht verlegen zu sein. Ansätze dazu waren genug vorhanden, auch läßt sich nicht leugnen, daß die Verkehrsbeziehungen zwischen Ober- und Niederdeutschland im 16. Jahrhundert sich dank der Verbesserung der Landstraßen und Posten weit enger knüpfen. Aber die Voraussetzung für die Hebung des deutschen Ausfuhrgewerbes war die handelspolitische Einigung Deutschlands. Nur hinter dem Schutz einer Zollgrenze konnte das nationale Gewerbe gedeihen wie in England. Der vergebliche Mahnruf Lübecks an das Reich im Kampfe gegen die Merchant Adventurers zeigt, daß von diesem nichts zu erhoffen war. Das Leben hatte sich in die Territorien geflüchtet. Die Gleichgültigkeit, mit der die Hanse und das Reich nebeneinander hergelebt hatten, rächte sich jetzt. Deutschland blieb „im Grunde ein großes Freihandelsgebiet" (Hagedorn). Die Stapel- und Gästerechte der einzelnen Territorien und Städte bildeten doch nur einen unvollkommenen Ersatz für die fehlende Reichshandelspolitik.

Von der Hanse selbst konnte man diese Neuschöpfung nicht verlangen. Ihr Schwerpunkt hatte im Ausland gelegen. Das gemeinsame Recht des deutschen Kaufmanns in der Fremde war jetzt verschwunden und damit war dem Körper der Hanse die Seele genommen. Die Glieder mußten auseinanderfallen, seitdem das fehlte, was ihnen lebendigen Zusammenhang gegeben hatte. Es ist behauptet worden, die vielbeklagte Zersplitterung in der Hanse sei im 16. Jahrhundert nicht größer gewesen als im 14. und 15. Aber das ist doch nur äußerlich betrachtet richtig. Gewiß waren die Städte auch in früheren Zeiten oft uneinig, jedoch der Gedanke an den wertvollen Privilegienbesitz hatte die Einigkeit in

verhängnisvollen Augenblicken doch meist wiederhergestellt und Lübecks Drängen auf einheitliches Handeln unterstützt. Jetzt aber fehlten mit dem gemeinsamen Rechtsbesitz auch die gemeinsamen Interessen! Kein Wunder, daß namentlich seit den 1560er Jahren die „Flucht aus der Hanse“ überhand nahm. Auf dem Hansetage von 1564 fehlten ungewöhnlich viele Städte unentschuldigt, mehrere westfälische Orte erklärten geradezu ihren Austritt oder weigerten sich ausdrücklich, etwas für die Hanse zu tun. Die niederländischen Hansestädte hatten sich schon absondern müssen, seitdem Karl V. 1543—44 durch Erwerbung Gelderns, Utrechts und Frieslands den niederländischen Gesamtstaat abgerundet hatte. Die Aufnahme der Merchant Adventurers in Hamburg, die Teilnahme Lübecks am Nordischen Kriege gegen Schweden schufen tiefgehende Meinungsverschiedenheiten zwischen führenden Häuptern der Hanse. Die meisten noch selbständigen Städte suchten Anlehnung an diejenige Macht, mit der sie durch ihre wichtigsten Handelsbeziehungen verbunden waren: Danzig an Polen, Stralsund an Schweden, Hamburg und Bremen an England und die Generalstaaten. Die Mehrzahl war überhaupt nicht mehr „sui juris“, mußte sich den Geboten ihrer Landesherren fügen. Vergeblich war auch der Versuch der Hanse, durch eine Erneuerung und Verbesserung ihres Verfassungslebens den Verfall aufzuhalten. Überhaupt hat sich eigentlich erst in dieser Zeit etwas herausgebildet, was einer Verfassung der Hanse ähnlich sieht. Man ordnete jetzt die Gesamtheit der Städte in vier Quartiere mit den Hauptstädten Lübeck, Danzig, Braunschweig und Köln, regelte die Korrespondenz, suchte durch Jahresbeiträge Bundesgelder zu beschaffen, stellte einen Bundesbeamten, einen hansischen Syndikus an. Großes Gewicht wurde auf Anerkennung einer „Konföderationsnotul“ gelegt, d. h. einer Bündnisurkunde, die namentlich gegenseitige Hilfeleistung und gemeinsame Wahrung der städtischen Unabhängigkeit verbürgen sollte, also den alten Tohopesaten entsprach. Das zeigt, daß die Hanse jetzt etwas ganz anderes geworden war als in ihrer Blütezeit. Von dem Körper, dem sein Leben aus dem gemeinsamen Auslandhandel zugeflossen war, war nur noch das Knochengerüst übrig geblieben. Die einst verpönte Bezeichnung eines „Corpus“ legte sie sich jetzt selbst bei. Sie war am Ende des 16. Jahrhunderts in der Tat nur noch ein gewöhnliches

Städtebündnis und hat als solches noch eine gewisse politische Rolle gespielt. Als eine Macht, allerdings nur zweiten oder dritten Ranges, ist sie von den Teilnehmern im politischen Schachspiel Europas umworben worden, hat sich nach dem Kalmarkriege (1613) mit den Niederländern verbündet und ist im Dreißigjährigen Kriege klug genug gewesen, weder den dänischen noch den spanisch-habsburgischen Lockungen zu folgen. Dieser Bund von „korrespondierenden" Städten hat auch 1605 und 1615 noch die Kraft gehabt, Braunschweig bei Verteidigung seiner Unabhängigkeit wirksame Unterstützung zu leisten. Fünfzig Jahre später war sogar das nicht mehr möglich. Der letzte Hansetag, den man allenfalls noch als solchen bezeichnen kann, vereinigte 1669 in Lübeck Vertreter von Lübeck, Hamburg, Bremen, Danzig, Braunschweig und Köln (durch Vollmachten außerdem Rostock, Osnabrück und Hildesheim). Auch er sollte namentlich auf Mittel zur Abwehr fürstlicher Anschläge gegen die städtische Freiheit sinnen, hat aber den Fall Braunschweigs zwei Jahre später nicht verhindern können.

Was für die Hanse in ihrer Blütezeit so bezeichnend ist, die Einseitigkeit ihrer Zwecke, die Unbestimmtheit ihres Umfangs und ihrer Befugnisse, wurde schließlich ihr Verhängnis. In gewissem Sinn ist sie doch eine Halbheit geblieben. Man kann das feststellen, ohne einen Tadel auszusprechen. Denn wenn der heutige Betrachter die Möglichkeit erwägt, daß die Hanse sich aus den Ansätzen im 13. Jahrhundert zu einer wirklichen Städterepublik des niederdeutschen Tieflandes hätte entwickeln können, so wird er sich vollständig klar darüber sein, daß die Macht der Städte nie eine Höhe erreicht hat, um dieses Ziel in absehbare Nähe zu rücken. Unzweifelhaft haben den Städten in den Tagen des Glanzes solche Ziele vorgeschwebt. Das Vorbild der „deutschen Eidgenossenschaft", die Hoffnungen des oberdeutschen Bürgertums auf eine „große Schweiz zwischen den vier Wäldern" sind nicht ohne Eindruck auf Niederdeutschland geblieben. Und in der Republik der Vereinigten Niederlande, deren Kern in Wahrheit aus einer Konföderation städtischer Ratskollegien bestand, hat der äußerste Westen unter besonderer Gunst der Umstände dieses Ideal verwirklicht. Auch Niederdeutschland ist ja schließlich zu einer staatlichen Einheit verwachsen, aber aus anderer Wurzel. Als der alte Schößling verdorrte, war der neue schon im Grünen.

Wunderbar hat das Schicksal der Deutschen es so gefügt, daß die Sterbestunde der Hanse zugleich die Geburtsstunde des brandenburgisch-preußischen Staates war. Schon bevor zum letzten Male hansische Ratssendeboten in Lübecks Mauern tagten, hatte der Große Kurfürst den Beruf seines Staates entdeckt, den deutschen Namen auch über See zu vertreten. Aber durch eine eigentümliche Ungunst der Verhältnisse wurde Preußen lange von der Lösung dieser Aufgabe abgelenkt. Erst als der Staat des Großen Kurfürsten seine deutsche Sendung erfüllt, als er sich zum neuen Deutschen Reiche ausgewachsen hatte, hat er bewußt das hansische Erbe angetreten. Aus dem Bunde dieser Staatsmacht und Staatsgesinnung mit dem kaufmännischen Wagemute der freien Hansestädte ist jenes „Deutschland auf und über See" hervorgegangen, dessen glänzendes Wachstum wir im letzten Menschenalter erlebt haben. Den furchtbaren Kampf, den wir durchzufechten haben, hat gerade der Neid gegen dieses „hansisch-preußische" Deutschland entfesselt. Möge es die harte Probe ehrenvoll und siegreich bestehen!

HG
V87.88k
339300
Author Vogel, Walther
Title Kurze Geschichte der deutschen Hanse.

University of Toronto
Library

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET

Acme Library Card Pocket
LOWE-MARTIN CO. LIMITED